Penelitian ini mengangkat permasalahan tentang Pelabuhan Surabaya pada abad XX. Tujuan penelitian untuk mengkaji aspek-aspek yang menyebabkan pemerintah kolonial membangun pelabuhan modern di Surabaya dan mengatahui aspek-aspek yang saling mempengaruhi eksistensi Pelabuhan Surabaya.Penelitian ini menggunakan metode sejarah dari tahap pengumpulan sumber hingga penulisan narasi tentang pelabuhan Surabaya.

Sumber-sumber yang digunakan untuk menyusun narasi berasal dari sumber sezaman, sumber sekunder serta sumber lisan.Aspek yang menyebabkan pemerintah kolonial membangun pelabuhan yang modern di Surabaya menggantikan Pelabuhan Kalimas adalah adanya kegiatan perdagangan di Surabaya yang terus meningkat baik dari sektor eksport maupun import. Komoditas ekspor melalui Pelabuhan Surabaya di dominasi oleh gula. Hal itu karena dukungan daerah *hinterland* Surabaya yang merupakan daerah produsen tanaman tropis. Perdagangan di Surabaya yang melalui Pelabuhan Kalimas pada akhirnya tidak mampu mendukung pesatnya perdagangan yang membutuhkan sarana dan prasarana transportasi, pergudangan bongkar muat yang cepat dan efektif. Setelah melalui pembahasan yang panjang akhirnya pemerintah Hindia Belanda membangun pelabuhan baru yang modern. Pelabuhan baru dilengkapi dengan beberapa dermaga untuk tempat berlabuh kapal-kapal besar, gudang, jaringan transportasi (kereta api, trem dan jalan raya), perkantoran dan juga galangan kapal dan angkatan laut yang lokasinya tidak jauh dari pelabuhan. Pemerintah mengelola pelabuhan dalam sistem *havenbedrif* (usaha pelabuhan) di bawah wewenang *Burgelijke Openbare Werken* (BOW) . Pembangunan pelabuhan yang pesat di awal abad XX terhenti tatkala Jepang menguasai Jawa. Kondisi pelabuhan beserta fasilitasnya banyak yang rusak akibat perang. Masa kemerdekaan pun pemerintah Republik Indonesia belum segera mampu memperbaiki dan mengembangkan pelabuhan. Pembangunan fisik baru dimulai setelah tahun 1970 an, sementara perdagangan dan pelayaran baru menunjukkan kemajuan di akhir tahun 1960 an. Bersamaan dengan itu pemerintah mengembangkan industri maritim dengan menghidupkan *Marine Etablissement dan Droogdok Maatschappij* yang dan kegiatan yang dinamis di pelabuhan Surabaya menjadikan daerah itu sebagai salah satu daerah tujuan bagi para pencari kerja. Oleh karena itu namanya berubah menjadi PT. PAL dan PT. DOK dan Perkapalan. Pelabuhan Surabaya sebagai pusat perdagangan sejak masa kolonial menjadi tumpuan bagi para pekerja baik sebagai pekerja tetap ataupun pekerja (buruh/kuli) lepas. Di samping itu juga membuka peluang bagi para pedagang untuk mencari rejeki di pelabuhan. Namun ternyata pelabuhan yang menjadi daya tarik para pencari kerja juga menimbulkan dampak lain yakni maraknya prostitusi di sekitar pelabuhan. sementara kegiatan di Pelabuhan Tanjung Perak difungsikan sebagai pelabuhan samudra, Kalimas tetap hidup sebagai pelabuhan rakyat.

Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Direktorat Jenderal Kebudayaan
BALAI PELESTARIAN NILAI BUDAYA D.I. YOGYAKARTA

Jl. Brigjen Katamso 139 (Dalem Jayadipuran) Yogyakarta 55152
Telp. 0274-373241, 379308 Faks. 0274-381555
Email: senitra@bpnb-jogja.info
www.kebudayaan.kemdikbud.go.id/bpnbyogyakarta

ISBN : 978-979-8971-62-4

PEMBANGUNAN PELABUHAN SURABAYA DAN KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI DI SEKITARNYA PADA ABAD XX

PEMBANGUNAN PELABUHAN SURABAYA DAN KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI DI SEKITARNYA PADA ABAD XX

KEMENTERIAN
PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

Sri Retna Astuti
Dwi Ratna Nurhajarini
Nurdiyanto

PEMBANGUNAN PELABUHAN SURABAYA DAN KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI DI SEKITARNYA PADA ABAD XX

Oleh
Sri Retna Astuti
Dwi Ratna Nurhajarini
Nurdiyanto

Balai Pelestarian Nilai Budaya Daerah Istimewa
Yogyakarta
2016

PEMBANGUNAN PELABUHAN SURABAYA DAN KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI DI SEKITARNYA PADA ABAD XX

Sri Retna Astuti
Dwi Ratna Nurhajarini
Nurdiyanto

Desain Sampul : Tim Kreatif PT. Saka Mitra Kompetensi
Penata Teks : Tim Kreatif PT. Saka Mitra Kompetensi
Foto Sampul : Diambil dari Nanang Purwono 2006

Diterbitkan pertama kali oleh Balai Pelestarian Nilai Budaya (BPNB)
D.I Yogyakarta
Jl. Brigjend Katamso 139 Yogyakarta
Telp: (0274) 373241, 379308 Fax : (0274) 381355

Perpustakaan Nasional: Katalog dalam Terbitan (KDT)

PEMBANGUNAN PELABUHAN SURABAYA DAN KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI DI SEKITARNYA PADA ABAD XX
Sri Retna Astuti, dkk

xii+ 152 hlm.; 16 cm x 23 cm
I. Judul 1. Penulis

ISBN : 978-979-8971-62-4

KATA PENGANTAR

Puji syukur dipanjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa akhirnya penerbitan buku ini bisa dilaksanakan dengan baik. Proses hingga menjadi buku tentu melibatkan beberapa tahapan mulai dari penyusunan proposal, pencarian data di lapangan hingga penulisan hasil penelitian. Oleh karena itu terima kasih tak terhingga diucapka kepada para peneliti yang telah mewujudkan kesemuanya itu.

Buku tentang "PEMBANGUNAN PELABUHAN SURABAYA DAN KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI DI SEKITARNYA PADA ABAD XX" mengupas tentang sejarah pelabuhan Surabaya di masa abad XX dengan segala aktivitas ekonomi serta aspek-aspek yang saling mempengaruhi eksistensi pelabuhan Surabaya hingga di masa republik. Alasan pembangungan pelabuhan Surabaya karena tidak terpenuhinya kapasitas pelabuhan Kalimas dalam menampung aktivitas perdagangan sehingga membutuhkan sarana yang lebih memadai . Pelabuhan Surabaya dibangun dengan dilengkapi dermaga, gudang tempat bongkar-muat, serta jaringan transportasi. Pemerintah mengelola pelabuhan dalam sistem *havenbedrif* (usaha pelabuhan) di bawah wewenang *Burgelijke Openbare Werken* (BOW). Pembangunan pelabuhan yang pesat di awal abad XX terhenti tatkala Jepang menguasai Jawa. Kondisi pelabuhan beserta fasilitasnya banyak yang rusak akibat perang. Masa kemerdekaan pemerintah Republik Indonesia belum segera mampu memperbaiki dan mengembangkan pelabuhan. Pembangunan pelabuhan ternyata tidak sejalan dengan realitas harapan yang terjadi. Aktivitas ekonomi di pelabuhan yang sangat pesat tidak hanya mengundang para pencari kerja namun juga melahirkan penyakit sosial, yaitu maraknya prostitusi.

Akhirnya dengan terbitnya buku ini diharapkan bisa menambah khasanah dan wawasan terutama tentang sejarah pelabuhan yang ada di Jawa. Namun demikian pepatah kata "tiada gading yang tak retak" buku inipun masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, masukan, saran sangat diharapkan dan dengan terbitnya buku ini semoga bisa memberikan manfaat bagi siapapun yang telah membacanya.

Yogyakarta, Oktober 2016
Kepala,

Dra. Christriyati Ariani, M.Hum
NIP. 19640108 199103 2 001

DAFTAR ISI

ABSTRAK

Penelitian ini mengangkat permasalahan tentang Pelabuhan Surabaya pada abad XX. Tujuan penelitian untuk mengkaji aspek-aspek yang menyebabkan pemerintah kolonial membangun pelabuhan modern di Surabaya dan mengetahui aspek-aspek yang saling mempengaruhi eksistensi Pelabuhan Surabaya hingga masa republik. Penelitian ini menggunakan metode sejarah dari menggumpulkan sumber hingga penulisan narasi tentang pelabuhan Surabaya. Sumber-sumber yang digunakan untuk menyusun narasi berasal dari sumber sezaman, sumber sekunder serta sumber lisan.Aspek yang menyebabkan pemerintah kolonial membangun pelabuhan yang modern di Surabaya menggantikan Pelabuhan Kalimas adalah adanya kegiatan perdagangan di Surabaya yang terus meningkat baik dari sektor eksport maupun import. Komoditas ekspor melalui Pelabuhan Surabaya di dominasi oleh gula. Hal itu karena dukungan daerah *hinterland* Surabaya yang merupakan daerah produsen tanaman tropis. Perdagangan di Surabaya yang melalui Pelabuhan Kalimas pada akhirnya tidak mampu mendukung pesatnya perdagangan yang membutuhkan sarana dan prasarana transportasi, pergudangan bongkar muat yang cepat dan efektif. Setelah melalui pembahasan yang panjang akhirnya pemerintah Hindia Belanda membangun pelabuhan baru yang modern. Pelabuhan baru dilengkapi dengan beberapa dermaga untuk tempat berlabuh kapal-kapal besar, gudang, jaringan transportasi (kereta api, trem dan jalan raya), perkantoran dan juga galangan kapal dan angkatan laut yang lokasinya tidak jauh dari pelabuhan. Pemerintah mengelola pelabuhan dalam sistem *havenbedrif* (usaha pelabuhan) di bawah wewenang BOW. Pembangunan pelabuhan yang pesat di awal abad XX terhenti tatkala Jepang menguasai Jawa. Kondisi pelabuhan beserta fasilitasnya banyak yang rusak akibat perang. Masa kemerdekaan pemerintah Republik Indonesia belum segera mampu memperbaiki dan mengembangkan pelabuhan. Pembangunan fisik baru dimulai

setelah tahun 1970 an, sementara perdagangan dan pelayaran baru menunjukkan kemajuan di akhir tahun 1960 an. Bersamaan dengan itu pemerintah mengembangkan industri maritim dengan menghidupkan *Marine Etablissement dan Droogdok Maatschappij* yang ketika nasionalisasi namanya berubah menjadi PT. PAL dan PT. DOK dan Perkapalan. Pelabuhan Surabaya sebagai pusat perdagangan sejak masa kolonial menjadi tumpuan bagi para pekerja baik sebagai pekerja tetap ataupun pekerja (buruh/kuli) lepas. Di samping itu juga membuka peluang bagi para pedagang untuk mencari rejeki di pelabuhan. Namun ternyata pelabuhan yang menjadi daya tarik para pencari kerja juga menimbulkan dampak lain yakni maraknya prostitusi di sekitar pelabuhan. sementara kegiatan di Pelabuhan Tanjung Perak difungsikan sebagai pelabuhan samudra, Kalimas tetap hidup sebagai pelabuhan rakyat.

Katakunci: pelabuhan, Tanjung Perak, Kalimas, maritim, ekonomi, pelayaran, industri maritim

DAFTAR FOTO

DAFTAR TABEL

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Apabila dilihat dari aspek posisi geografi, Indonesia memiliki 17.504 pulau dan 5.8 juta km2 lautan atau 70% dari total wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia Bentangan belasan ribu pulau tersebut memiliki garis pantai sepanjang 81.000 km, dan merupakan terbesar kedua di dunia setelah Kanada (Limbong, 2015: iv). Dengan kondisi geografis tersebut Indonesia merupakan negara kepulauan yamg memiliki sekitar 516 pelabuhan. Dari 516 pelabuhan terdapat 218 buah pelabuhan yang dapat dimasuki kapal, dan secara keseluruhan hanya ada 63 pelabuhan yang dapat dianggap memenuhi syarat untuk melayani pelayaran dan perdagangan dalam dan luar negeri (Lawalata 1981: 48-50). Indonesia juga memiliki potensi *tropical product* yang laku di pasar dunia seperti rempah-rempah, gula, kopi (Nasution, 2006). Di samping itu barang-barang impor juga masuk ke Indonesia karena Indonesia dengan jumlah penduduk yang tinggi menjadi pasar yang potensial bagi komoditas impor.

Melihat potensi tersebut maka Indonesia patut mengembangkan kekayaan yang berbasis laut seperti nelayan, pelabuhan, angkatan laut, maupun pelayaran. Menurut Mahan beberapa kriteria untuk menjadi negara maritim telah terpenuhi. Kriteria tersebut antara lain posisi geografi, bentuk tanah dan pantai, luas daratan, komoditas maritim, jumlah penduduk, karakter bahari penduduk, serta juga sifat pemerintah dan lembaga-lembaga nasional yang mendukung kearah pengembangan eksplorasi laut (Zuhdi, 2015:7).

Sebelum terbentuk negara Indonesia, di wilayah ini pada masa lalu berdiri Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit yang pernah

menjadi *center of excellence* bidang maritim di Asia Tenggara (Limbong, 2015: 188). Pada masa Majapahit dengan dukungan komoditas pedalaman yang melimpah, digerakkanlah sejumlah pelabuhan di Pantai Utara Jawa dan mampu menguasi perdagangan regional Nusantara (Zuhdi, 2014: 7). Bahkan Reid (2011) menuliskan bahwa pada abad XV hingga XVII Nusantara menjadi bagian dari dinamika perniagaan di Asia Tenggara yang dimotori jaringan pelayaran. Namun dalam perjalanan waktu kejayaan dan masa keemasan sebagai bangsa yang menguasai laut seperti yang pernah dicapai oleh Sriwijaya dan juga Majapahit[1] tidak terjadi pada Indonesia sekarang ini.

Pada masa kerajaan yang didukung kekuatan jaringan pelayaran laut, maka banyak tumbuh kota-kota pantai dengan basis pelabuhan[2]. Pelabuhan yang menjadi basis pengembangan kota pantai terus berlanjut sampai sekarang, termasuk pelabuhan di Surabaya. Hal itu karena kawasan pelabuhan bukan hanya tempat transaksi ekonomi saja, tetapi sebagian wilayahnya juga digunakan untuk pemukiman. Akibatnya muncul pemukiman-pemukiman penduduk pantai yang dalam perkembangannya menjadi kota pelabuhan (Zuhdi, 2002). Kota pelabuhan selalu berlokasi di dekat

---

[1] Pada masa Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit, di pelabuhan berkumpul para pedagang kaya pemilik modal para pedagang. Banyak kota-kota pantai di Pantai Utara Jawa menjadi kota-kota Bandar atau kota pelabuhan.

[2] Kota-kota pelabuhan tersebut antara lain Sunda Kelapa, Aceh, Makasar, Banten, Cirebon, Tegal, Demak, Tuban, Surabaya, Pasuruan, Probolinggo dan lainnya. Kekuasaan VOC di Jawa antara lain ditandai dengan usaha J.P Coen merebut kota pelabuhan Sunda Kelapa pada tahu 1619 dan terus melakukan ekspansinya di wilayah-wilayah pelabuhan (Limbong, 2015: 80-81).

muara dengan perairan yang cukup strategis dan aman buat kapal untuk membuang sauh (Raap, 2015: 227).

Menurut Mulya (2015: 88) pelabuhan menjadi satu objek menarik yang disadari oleh pemerintah maupun swasta (masyarakat), sebagai sarana penting bagi perekonomian. Oleh karena itu berbagai kegiatan hingga permukiman pada awalnya terpusat di sekitar pelabuhan. Seperti yang ada di sekitar Pelabuhan Surabaya, banyak perantau yang bermukim di sekitarnya sehingga berkembang menjadi kampung-kampung.

Pada awalnya Pelabuhan Surabaya terletak di Sungai Kalimas dari muara hingga ke Jembatan Merah. Letak pelabuhan yang strategis dan dukungan daerah pedalaman yang kaya, Surabaya dapat berperan sebagai pelabuhan terbesar ke-2 di Jawa setelah Jakarta. Menurut sejarahnya, Pelabuhan Surabaya menjadi pintu gerbang utama perdagangan di kawasan Jawa bagian timur. Komoditas ekspor dari pelabuhan ini antara lain: beras, kopra, kopi, gula, tembakau, indigo dan sebagainya. (Trisulistyono., dkk., 2003: 111).

Sebagai pelabuhan yang tenang dan menguntungkan dari segi geografis, Surabaya menjadi pelabuhan terpenting di Jawa Timur bukan saja bagi kepentingan ekonomi namun juga bidang pertahanan. Untuk mengatasi persaingan dengan Singapura dan menyesuaikan dengan perkembangan pelayaran dan perdagangan yang berlangsung di Pelabuhan Surabaya, pemerintah telah memikirkan usaha pengembangan pelabuhan ini. Kekhawatiran Pemerintah Kolonial atas Singapura sebagai "saingan" utama mempunyai dua alasan, yaitu alasan ekonomi dan alasan pertahanan. Alasan ekonomi mempunyai maksud agar persaingan dalam pelayaran dan perdagangan internasional di wilayah Hindia Belanda tetap bisa didominasi oleh Belanda. Sementara itu alasan pertahanan dimaksudkan agar Hindia Belanda dan Pulau Jawa khususnya dapat dipertahankan apabila mendapat serangan dari

Inggris. Itulah sebabnya apabila dalam pengembangan Pelabuhan Surabaya pihak Angkatan Laut selalu terlibat dalam pembahasan. (Indriyanto, 2015: 154-155). Terhadap jalur masuk perairan pelabuhan yang semakin dangkal menjadi penting untuk diselesaikan karena jalur perairan pelabuhan tersebut dilalui oleh kapal niaga maupun kapal perang. Dengan begitu pengembangan Pelabuhan Surabaya juga memperhatikan kepentingan pertahanan karena pelabuhan di Surabaya sejak masa Daendles menjadi pusat angkatan laut Hindia Belanda.

Pengembangan Pelabuhan di Surabaya awalnya berpusat di Kalimas sejak paruh kedua abad XIX telah mulai dibahas[3]. Namun begitu sejak tahun 1911, pemerintah menetapkan rancangan pengembangan pelabuhan dengan para ahli dari negeri Belanda yaitu Kraus dan de Jongh, yang dilakukan secara bertahap dan baru selesai pada tahun 1920-an. Adanya pengembangan pelabuhan ini akhirnya Pelabuhan Surabaya menjadi pelabuhan internasional yang merubah fungsinya ke dalam jaringan perdagangan dan pelayaran ke seluruh dunia. Di samping itu Pelabuhan Surabaya juga terkenal sebagai basis Angkatan Laut Hindia Belanda, dan juga terdapat pula *dok* untuk perbaikan kapal. (Trisulistyono., dkk., 2003: 114).

Pada saat terjadi Perang Dunia II, Pelabuhan Surabaya diserang oleh pesawat udara Jepang. Akibatnya sebagian infrastrukstur yang dibangun Belanda mengalami kerusakan berat, seperti dermaga, gudang-gudang, perusahaan minyak milik Belanda, dan lain sebagainya. Setelah perang kemerdekaan

[3] Pada tahun 1880 an pemerintah kolonial juga membangun pelabuhan baru di Kota Padang yakni Emmahaven. Pertimbangan pembangunan pelabuhan tersebut karena *reede* yang ada di Pulau Pisang Gadang atau Muaro sudah tidak mampu lagi menampung jumlah batubara yang akan diekspor juga kapal-kapal besar tidak bisa lagi bersandar di pelabuhan tersebut (Asnan, 2007:293).

berakhir, pemerintah Indonesia tidak banyak memiliki kemampuan untuk melakukan rekonstruksi dan revitalisasi sarana pelabuhan. Bahkan sampai tahun 1970-an pembangunan Pelabuhan Tanjung Perak terbatas hanya pada perbaikan dan perawatan jalan, gudang, pembangunan rumah, dan lain sebagainya. Memasuki tahun 1980-an Pelabuhan Surabaya mulai dibangun sebagai pelabuhan kontainer. (Trisulistyono., dkk., 2003: 114). Industri maritim yang berkembang sejak masa kolonial dan menjadi mati suri di era kemerdekaan sampai tahun 1970-an, kemudian dihidupkan pada zaman pemerintahan Presiden Suharto. Kebijakan pemerintah menghidupkan P.T. PAL menjadi salah satu penanda dari pemerintah terhadap kebijakan yang berbasis laut (Mulya, 2015).

Pelabuhan Surabaya dalam lintasan ruang dan waktu tentunya memiliki konteks yang penting di era sekarang terkait dengan visi maritim yang dikembangkan pemerintah. Pada era sekarang Indonesia bertekad menjadi Poros Maritim Dunia dan selaras dengan visi Presiden Joko Widodo akan mengembangkan tol laut yang menghubungkan pelabuhan Indonesia di bagian barat hingga timur, sudah selayaknya pembangunan pelabuhan beserta infrastruktur sebagai pusat pertumbuhan daerah dilakukan (Hari Nusantara…, 2016:17; Wirawan, 2016: 23; Limbong, 2015: 190). Oleh karena itu menjadi penting sebuah penelitian yang mengangkat dunia maritim khususnya pelabuhan di Surabaya, dalam konteks historis dalam rangka mengenalkan dunia kemaritiman guna membangun jiwa maritim di Indonesia pada abad XXI.

B. Permasalahan

Pengalaman sejarah Indonesia menunjukkan bahwa hidup dan kehidupan bangsa ini mempunyai hubungan dengan kebijakan politik dan ekonomi yang dijalankan oleh negara. Kehadiran

pemerintah kolonial dengan berbagai kebijakan politik telah turut memberi warna terhadap berbagai aspek maritim di negara kepulauan Indonesia (Asnan, 2007: 12). Kebijakan tersebut tentunya juga berlaku untuk pelabuhan di Surabaya.

Pelabuhan Surabaya dalam rentang waktu yang lama sejak pelabuhan tersebut dikembangkan sebagai pusat aktivitas keluar masuknya barang dan penumpang juga sebagai basis pertahanan pada masa kolonial, tentunya memiliki dinamika tersendiri, yang menyangkut aspek dukungan komoditas daerah penyangga (Indriyanto, 2015) maupun faktor jaringan pelayaran dan juga peraturan hukum yang menaungi tentang kelautan (Mulya, 2013). Sementara pada masa Jepang Pelabuhan Surabaya relatif tidak ada pengembangan yang berarti. Kemudian di masa kemerdekaan Pelabuhan Tanjung Perak menjadi salah satu pusat pendidikan Akademi Angkatan Laut serta beroperasinya kembali pusat galangan kapal yang kemudian menjelma menjadi P.T. PAL (pengembangan industri maritim) serta pembangunan Monumen Jales Veva Jaya Mahe. Oleh karena itu dalam melihat pelabuhan di Surabaya permasalahan pokok yang akan diteliliti adalah tentang perubahan penting apa yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak dalam kurun waktu satu abad. Dalam lintasan waktu tersebut tentunya akan tampak kebijakan pemerintah setiap rezim yang berkuasa sejak pelabuhan masih berada di Kalimas, *Haven van* Tanjung Perak, hingga Pelabuhan Tanjung Perak berada di bawah P.T Pelindo III.

Pokok permasalahan penelitian ini yakni:

1. Mengapa pemerintah mengadakan pembangunan pelabuhan di Surabaya?
2. Kebijakan apa yang dikeluarkan pemerintah terkait dengan pembangunan pelabuhan di Surabaya?

3. Apa saja yang telah dicapai oleh pelabuhan di Surabaya dalam waktu satu abad?
4. Apa dampak Pelabuhan Surabaya dalam bidang sosial ekonomi?

C. Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk :

1. Mengetahui tentang alasan pemerintah membangun/ mengembangkan pelabuhan di Surabaya
2. Mengetahui kebijakan apa saja yang dikeluarkan oleh pemerintah terhadap pelabuhan di Surabaya
3. Mengetahui capaian-capaian apa saja yang ada di Pelabuhan Surabaya. Dengan begitu dapat dilihat perubahan apa saja yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya selama satu abad
4. Mengetahui pengaruh Pelabuhan Surabaya terhadap kehidupan sosial ekonomi di masyarakat

D. Manfaat

Manfaat dari penelitian ini antara lain:

1. Tersedianya narasi tentang sejarah dan pembangunan pelabuhan di Surabaya, sehingga ke depan pembangunan pelabuhan di Surabaya dan mungkin untuk pelabuhan lainnya dapat bercermin dari pembangunan yang telah dilakukan di Tanjung Perak.
2. Diharapkan penelitian ini dapat menjadi acuan P.T. Perum Pelindo III dalam pengembangan pelabuhan di Surabaya
3. Dapat dipakai sebagai bahan untuk pengembangan pelabuhan lain yang memiliki tipe seperti pelabuhan di Surabaya.

E. Tinjauan Pustaka

Penelitian tentang pelabuhan telah dilakukan oleh beberapa orang dengan tema yang berbeda-beda. Secara khusus jika menunjuk pada sebuah pelabuhan tertentu yakni pelabuhan di Surabaya, telah pula dilakukan oleh para peneliti atau penulis terdahulu. Oleh karena itu dalam penelitian ada beberapa buku yang perlu disertakan untuk ulasan baik tentang pelabuhan maupun tentang Surabaya agar dapat dilihat posisi penelitian ini terhadap penelitian terdahulu.

Secara khusus disertasi Indriyanto (2015) membahas tentang Pelabuhan Surabaya yang berjudul *Menjadi Pusat Pelayaran dan Perdagangan Interregional: Pelabuhan Surabaya 1900-1940*. Sesuai judulnya maka tulisan Indriyanto memiliki fokus kajian bidang pelayaran dan perdagangan yang terjadi di Pelabuhan Surabaya. Indriyanto menemukan empat faktor yang menyebabkan Pelabuhan Surabaya pada kurun waktu 1900-1940 menjadi pusat pelayaran dan perdagangan interregional di wilayah Hindia Belanda yakni faktor kebijakan; faktor jejaring dalam pelayaran dan perdagangan; faktor struktur ekonomi daerah penyangga serta faktor manajemen.

Menurut Indriyanto (2015: 140) ketika pelabuhan di Surabaya diharapkan menjadi salah satu sarana eksploitasi kolonial di laut, muncul pola kebutuhan untuk mengembangkan pelabuhan Surabaya agar bisa menjadi pelabuhan internasional dan untuk menyaingi Singapura di wilayah Hindia Belanda bagian timur. Namun yang terjadi adalah daya dukung sarana dan prasarana pelabuhan tidak memadai untuk proses pengapalan berbagai barang komoditas. Di samping itu juga ada problematika kecepatan dalam bongkar muat. Indriyanto juga mengemukakan bahwa kunci utama pelabuhan mendapatkan keuntungan dari aktivitasnya adalah infrastruktur pelabuhan seharusnya dapat mengimbangi laju perkembangan zaman (Indriyanto, 2015: 142). Faktor kebijakan

dan alasan pemerintah kolonial dalam mengembangkan pelabuhan di Surabaya dinilai Indriyanto sebagai projek yang 'terlambat' sebab tatkala pembangunan yang direncanakan selesai (mundur sekitar 10 tahun dari waktu yang dijadwalkan) di Hindia Belanda terjadi krisis ekonomi. Pelabuhan tersebut kehilangan momentum yang tepat untuk mengembangkan diri. Pelabuhan Surabaya memang menjadi modern namun belum bisa bersaing dengan Singapura (Indriyanto, 2015: 386).

Melihat studi yang dilakukan Indriyanto maka fenomena pengembangan pelabuhan di era sekarang menjadi menarik. Hal itu tentu saja dengan melihat perjalanan sejarah yang telah dilalui oleh pelabuhan di Surabaya hingga akhir abad XX. Aspek spatial antara penelitian Indriyanto dengan penelitian ini sama, keduanya mengambil lokasi pelabuhan di Surabaya. Perbedaan antara kedua penelitian tersebut adalah bahwa Indriyanto lebih menyoroti pada masalah ekonomi dengan melihat dukungan daerah Penyangga yang menjadi basis ekonomi untuk menghidupkan Pelabuhan Surabaya. Produk daerah penyangga dan barang-barang impor keluar dan masuk di Pelabuhan Surabaya berikut dengan jalur pelayaran dan perdagangannya. Penelitian yang dilakukan kali ini lebih menyoroti pada kebijakan pemerintah yang dikeluarkan dalam rangka membangun Pelabuhan Surabaya, apa yang melatarbelakangi kebijakan tersebut. Di samping itu juga infrastruktur apa dibangun dalam rangka menuju pelabuhan internasional, dan bagaimana pengelolaan Pelabuhan Surabaya dari waktu ke waktu.

Buku tulisan Susanto Zuhdi yang berjudul *Cilacap (1830-1942) Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa.* Dalam buku ini dikemukakan bagaimana Pelabuhan Cilacap sejak zaman Kolonial sebagai pelabuhan laut yang hanya berfungsi sebagai tempat barter ikan asin, garam, terasi serta komoditas pertanian dari daerah pedalaman. Pada perkembangannya pemerintah kolonial

memutuskan untuk mengembangkan sebagai pelabuhan terpenting di pantai selatan Jawa yang akhirnya dapat mendorong pembentukan Kota Cilacap. Pada masa pendudukan Jepang Pelabuhan Cilacap menjadi tempat evakuasi Belanda dari Jawa menuju Australia. Selain itu Pelabuhan Cilacap juga berfungsi sebagai benteng pertahanan.

Tesis Lyllyana Mulya tentang *Kebijakan Maritim di Indonesia Masa Kolonial dan Pasca Kolonial* menarik untuk sebuah pemahaman tentang dunia maritim di Indonesia. Menurut Lillyana Mulya (2013: 20) berbagai aspek kemaritiman seperti *shipping*, industri kapal maupun wawasan bahari memiliki posisi yang rendah di mata masyarakat dan pemerintah. Keterlambatan perkembangan industri maritim Indonesia disebabkan oleh kegagalan pemerintah dalam meregulasi *shipping* sehingga tidak dapat memicu pertumbuhan industri. Para pemimpin Indonesia disebutkan oleh Mulya (2013:204) belum berhasil menjadikan *shipping* sebagai basis ekonomi ekonomi yang menandakan bahwa Indonesia belum cukup memiliki karakter maritim nasional sesuai konsep Mahan. Mulya tidak dengan tiba-tiba membuat kesimpulan seperti itu, namun dengan dasar latar historis yang panjang, sejak kerajaan-kerajaan di Nusantara memakai lautan sebagai basis ekonomi kerajaan. Dilanjutkan dengan analisis yang jeli pada masa VOC yang dilanjutkan masa pemerintahan Hindia Belanda, hingga pada masa republik. Paparan Mulya menarik untuk didalami lebih jauh tentang dunia maritim dengan mengambil lokus yang lebih spesifik yakni Surabaya dan fokus kepada pelabuhan. Topik ini belum banyak disinggung oleh Mulya.

Dunia maritim menjadi fokus penelitian Asnan yang berjudul *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera,*. Pengalaman sejarah bangsa Indonesia menurut Asnan (2007) menunjukkan bahwa ada keterkaitan antara kebijakan pemerintah (baik masa kerajaan, kolonial maupun kemerdekaan) dalam bidang

kemaritiman. Perdagangan dan pelayaran di Pantai Barat Sumatera dilihat oleh Asnan dalam konteks politik ekonomi pemerintah Kolonial Belanda. Berbagai kebijakkan politik dan ekonomi, pembangunan insfrastruktur transportasi, penanganann berbagai macam pajak dan monopoli berbagai jenis komoditas. Asnan menyebutkan bahwa kondisi pelabuhan atau *reede* yang tidak siap memberi pelayanan dalam bongkar muat dan juga keamanan penumpang menjadi perhatian pemerintah kolonial. Untuk pembangunan fisik seperti pembuatan dermaga, pembuatan jalur transportasi yang terkoneksi ke pelabuhan, memperdalam kolam, menjadi salah satu kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah kolonial terhadap pelabuhan di Pantai Barat Sumatera (Asnan, 2007: 294). Studi Asnan tentang dunia maritim di Sumatera tersebut dapat membantu memberi wawasan lebih jauh bagi peneliti untuk melihat perkembangan pelabuhan di Surabaya. Hal itu karena pada masa kolonial pemerintah menetapkan lima pelabuhan besar yang termasuk tipe A yakni Pelabuhan Padang, Batavia, Semarang, Surabaya dan Makassar.

Pelayaran dan perdagangan menjadi kajian dari Anthony Reid dalam buku yang berjudul *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680 Jilid 1: Tanah di Bawah Angin.* Menurut Reid (2011) pada abad XV –XVII Asia Tenggara menjadi terkenal di dalam dunia perniagaan internasional berkat kekayaan alam yang menghasilkan produk komoditas dunia. Dalam abad tersebut aktivitas maritim Nusantara terintegrasi dalam jaringan pelayaran Asia Temggara. Aktivitas niaga melalui jalur laut menjadi penopang perekonomian masyarakat di Asia Tenggara selama abad XV hingga XVII.

Tulisan Handinoto (1996) yang berjudul *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Surabaya 1870 – 1940.* Buku ini secara luas membicarakan tentang perkembangan kota dan arsitektur Kota Surabaya, pada jaman Kolonial antara tahun

1870 - 1940 dengan fokus pada perkembangan sarana dan prasarana serta unsur-unsur lain yang ikut mempengaruhi perkembangannya. Misalnya pertumbuhan penduduk, Undang-Undang Gula dan Undang-Undang Agraris pada tahun 1870, serta Undang-Undang Desentralisasi tahun 1905. Ada beberapa hal yang bisa diacu untuk melengkapi laporan penelitian nantinya, terutama untuk mengetahui sejarah Surabaya masa Kolonial yang ternyata bisa berkembang menjadi satu kota industri berkat adanya perkembangan fasilitas perdagangan dan jasa perniagaan yang akhirnya menjadikan Surabaya sebagai pelabuhan impor-ekspor di Jawa bagian timur.

H.W. Dick mengulas tentang Surabaya dalam buku yang berjudul *Surabaya, City of Work. A Socioeconomic History, 1900 – 2000* (2006). Buku itu berisi banyak informasi tentang Surabaya dalam abad XX. Dick memberikan berbagai informasi dan penjelasan tentang perubahan historis yang ada di Surabaya dalam abad XX. Buku itu tidak hanya berbicara tentang kompleksitas kehidupan Kota Surabaya, tetapi juga menggambarkan peran penting Surabaya dalam bidang ekonomi dan modernisasi di Jawa bagian timur dan juga Indonesia. Dick menuliskan bahwa Surabaya sebagai kota pelabuhan dan dalam geliat aktivitas kota, pelabuhan menjadi faktor yang turut memberi model arah pertumbuhan kota. "Kerja" yang dilabelkan Dick dalam judul buku ditujukan untuk melihat karakteristik khas Kota Surabaya. Secara umum tulisan Dick banyak membuka wawasan dan informasi awal tentang Surabaya. Oleh karena itu buku ini menjadi salah satu buku "wajib" untuk melihat Surabaya dalam abad XX.

Tulisan lain yang membahas Surabaya tentang perkembangan ekonomi pada masa kolonial adalah tulisan Nasution, *Ekonomi Surabaya Pada Masa Kolonial (1830-1930)*. Buku tersebut melihat Surabaya dalam lingkup sebuah karesidenan. Nasution memaparkan bahwa pada masa Tanam Paksa Surabaya

menjadi kawasan ekonomi yang penting bagi pemerintah kolonial Nasution (2006: 2006:125) menggambarkan Surabaya pada masa itu tidak hanya sebagai penghasil komoditas ekspor tetapi juga sebagai daerah industri dan perdagangan. Lalu lintas komoditas ekspor, kelancaran perdagangan dan kemajuan bidang industri menurut Nasution tidak lepas dari keberadaan sarana dan prasarana pendukung antara lain keberadaan pelabuhan (Nasution, 2006: 78).

Faber (1931[4] dan 1933[5]) menulis dua buah buku yang menarasikan Surabaya dalam berbagai macam topik, seperti bahasan tentang listrik yang menerangi kota, hiburan, kehadiran gereja Katolik dan Protestan serta gaya hidup masyarakat Eropa di Surabaya. Di samping itu juga memuat sejarah Surabaya di bawah pemerintahan kolonial. Di dalam buku itu juga ada sedikit uraian tentang pelabuhan sehingga buku ini dapat menjadi sumber untuk merunut keberadaan sumber lain yang terkait dengan tema penelitian. Oleh karena itu buku Faber baik yang terbit tahun 1931 maupun 1933 sangat membantu sebagai sebuah referensi tentang Surabaya di masa kolonial.

Moordiati (2005) yang menulis tentang 'Masyarakat Kota dalam Sejarah Surabaya 1930-1960' dalam buku *Kota Lama Kota Baru Sejarah Kota-Kota di Indonesia*. Pada dasarnya Moordiati mengungkapkan tentang gambaran masyarakat Kota Surabaya dari

---

[4] Faber, G.H. von, *Oud Soerabaia. De Geschiedenis van Indies Eerste Koopstad van de Oudste Tijden tot de Instelling van den Gemeenteraad (1906)*. Soerabaia: N.V. Kon. Boekhandel en Drukkerijen G. Kolff & CO, 1931..

[5] Faber, G.H. von, Niew *Soerabaia. De Geschiedenis van Indies Voornamste Koopstad in de Eerste Sedert bare Instelling 1906-1913.* Soerabaia: N.V. Kon. Boekhandel en Drukkerijen G. Kolff & CO, 1933.

tahun 1930-1960 yang penuh tantangan dalam mengarungi kehidupan. Rendahnya standar kehidupan para pekerja dan pendatang di Surabaya nampak pada tempat hunian, sarana air bersih, kamar mandi dan lain sebagainya yang ternyata tidak mendapat perhatian dari pemerintah. Dalam buku ini sedikit disinggung juga tentang Surabaya yang memiliki keistimewaan tersendiri yaitu sebagai kota pelabuhan modern, perdagangan, maupun industri terbesar sepanjang abad XX.

Surabaya Dalam Lintas Sejarah (Abad XIII-XX) yang ditulis oleh Suwandi dkk. (2002), menguraikan tentang Surabaya sebagai kota industri, perdagangan, maritim, pendidikan, dan sebagai Kota Wisata Sejarah. Kemudian juga menguraikan tentang Surabaya pada masa perjuangan. Berdasar hal-hal tersebut maka Surabaya berpotensi sebagai kota wisata sejarah. Dalam tulisan itu yang menyebutkan bahwa Surabaya sebagai Kota Maritim yang memiliki sumber daya alam juga memiliki kedudukan strategis di bidang kemaritiman. Adanya pelabuhan besar yang mampu disinggahi kapal-kapal besar, pelabuhan Tanjung Perak menempati posisi yang strategis sehingga menjadi pintu gerbang perdagangan Indonesia bagian timur.

F. Kerangka Konseptual

Penelitian ini dibingkai dalam ranah sejarah maritim. Kemaritiman merupakan sistem jaringan yang terdiri dari aspek-aspek yang saling bergantung. Pelabuhan merupakan salah satu media yang dapat menggerakkan lalu lintas perniagaan (perekonomian), industri maritim, pelayaran. Zuhdi (2014:7) menuliskan bahwa aspek maritim memiliki makna pada wilayah pesisir/pantai, armada kapal, pasukan bersenjata di laut, departemen di pemerintahan yang menangani masalah kelautan. Dalam klasifikasi tersebut maka pelabuhan menjadi salah satu bagian dari difinisi yang diberikan oleh Zuhdi, yang mengacu

wilayah pesisir dan armada kapal yang dengan sendirinya berujung pada sebuah terminal yakni pelabuhan.

Pelabuhan merupakan tempat berlabuh kapal-kapal dengan aman. Disamping itu juga menjadi penghubung antara jalur darat (pedalaman) dengan jalur maritim dan menghubungkan antar jalur maritim dari satu wilayah ke wilayah lainnya dalam jaringan perdagangan dan pelayaran (Lapian, 2008: 95-96). Sebuah pelabuhan tentu memiliki fasilitas yang dapat melayani kegiatan bongkar – muat kapal baik penumpang maupun barang. Lokasi suatu pelabuhan yang baik antara lain: terlindung, terletak pada jalur perdagangan dan kemudahan pencapaian pelabuhan dari daerah belakang yang merupakan daerah produksi maupun sebagai daerah konsumen barang. (Suprapti, dkk, 1994/1995: 1). Disamping itu pelabuhan selain berfungsi sebagai penghubung, juga merupakan tempat interaksi antar budaya. Oleh karenanya dalam kenyataannya pelabuhan dapat mengalami perubahan yang disebabkan oleh beberapa faktor. Salah satu pelabuhan yang mengalami perubahan itu adalah pelabuhan di Surabaya yaitu Kalimas.

Menurut Mahan (diambil dari Mulya, 2015: 25) negara yang dianggap potensial mengembangkan *sea power* (kekuatan laut) salah satunya haruslah memiliki karakteristik penyesuaian phisik. Artinya adalah pengembangan lokasi strategis dari sebuah wilayah untuk pelabuhan[6]. Oleh karena itu sebuah wilayah untuk

---

[6] Pelabuhan dalam bahasa Inggris dikenal dengan istilah *port* dan juga *harbour*. Dalam penyebutan sehari hari orang menyamakan antara *port* dan *harbour* dengan istilah pelabuhan. Pengertian *Harbour* adalah sebagian perairan yang terlindung badai, aman, dan baik/cocok bagi akomodasi kapal-kapal untuk berlindung mengisi bahan bakar, persediaan, perbaikan dan bongkar muat. *Port* adalah *Harbour* yang terlindung, dimana tersedia fasilitas terminal laut, yang terdiri dari tambatan/dermaga

pantas untuk pelabuhan haruslah memiliki kriteria tertentu, Menurut Kartodirdjo, dkk (1975: 60) pelabuhan adalah tempat kapal berlabuh dengan aman, terlindung dari ombak besar, angin dan arus yang kuat.

Dalam jaringan lalu lintas di sebuah negeri kepulauan, fungsi pelabuhan ialah sebagai penghubung antara jalan darat dengan jalan maritim. Berdasar hal tersebut di atas, secara umum pelabuhan dapat didifinisikan sebagai wilayah perairan yang terlindung, baik secara alamiah maupun secara buatan, yang dapat untuk berlindung kapal, dan melakukan aktifitas bongkar muat barang, manusia atau pun hewan serta dilengkapi fasilitas terminal yang terdiri dari tambatan, gudang, dan tempat penumpukan lainnya dimana kapal melakukan transfer muatannya. (PT. Pelabuhan Indonesia (Persero), 2009: 2).

Dalam karakteristik Mahan, karakter pelabuhan dan perluasan garis pantai juga menjadi ciri dari *sea power* (Mulya, 2015: 26). Pelabuhan Surabaya yang sejak masa kolonial dikembangkan untuk menyaingi Singapura tentunya pemerintah memiliki kebijakan dan implentasi tersendiri tentang model pengembangan pelabuhan Surabaya. Pelabuhan berdasarkan sistem pengelolaannya dapat dikelompokkan dalam dua bagian yakni pelabuhan yang diusahakan dan pelabuhan yang tidak diusahakan (Lawalata, 1981:) Pelabuhan di Surabaya baik Kalimas maupun Tanjung Perak adalah pelabuhan yang diusahakan. Berdasarkan kegiatan perdagangan dan pelayarannya Pelabuhan Tanjung Perak termasuk pelabuhan internasional yang aktivitas utamanya adalah

---

untuk bongkar muat barang dan kapal, gudang transit dan penumpukan lainnya untuk menyimpan barang dalam jangka pendek ataupun jangka panjang. (PT. Pelabuhan Indonesia (Persero), 2009: 1).

ekspor impor (Indriyanto, 2015: 36). Menurut Lawalata pelabuhan memiliki tiga bagian yang merupakan wilayah pelabuhan yakni perairan pelabuhan, kegiatan pokok, dan kepentingan pelabuhan (Lawalata, 1981: 46). Terkait dengan pernyataan Lawalata tersebut maka dalam penelitian ini memiliki fokus pada kegiatan pokok pelabuhan dan kepentingan pelabuhan. Oleh karena keterbatasan waktu dan dana, tidak semua unsur atau bagian dari sebuah pelabuhan menurut terminologi dari Lawalata bisa dikupas secara detail.

G. Ruang Lingkup

Mengungkap pelabuhan di Surabaya Abad XX tentu saja dibatasi ruang lingkupnya, agar tulisan ini bisa lebih terfokus. Adapun lingkup lokasi adalah Pelabuhan Kalimas dan Tanjung Perak. Kemudian lingkup temporal dibatasi abad XX, artinya dibagi menjadi tiga babagan sistem pemerintahan yakni Hindia Belanda; Jepang dan Indonesia. Secara ringkas dalam diklasifikasi dalam dua babagan yakni kolonial dan kemerdekaan. Masa kemerdekaan akan difokuskan sampai akhir abad XX. Namun begitu untuk memperkuat analisis dan narasi tentang pelabuhan di Surabaya ini, ada kalanya paparan akan mundur ke masa sebelum abad XX. Hal itu semata mata untuk menunjukkan alur kronologis dari keberadaan pelabuhan.

H. Metode

Penelitian ini merupakan penelitian sejarah, oleh karena itu metode yang digunakan adalah metode sejarah yang penerapannya dilakukan dengan beberapa tahapan, yang antara tahap satu dan tahap berikutnya, tidak selalu berurutan. Ada kalanya pencarian sumber masih tetap berlangsung, namun tahap seleksi data dan penulisan sudah mulai dilakukan. Secara ringkas langkah penelitian adalah sebagai berikut.

1. Pengumpulan sumber yaitu dengan mengumpulkan sumber-sumber yang berkaitan dengan tema penelitian baik berupa buku, majalah, foto-foto dan lain sebagainya. Dalam penelitian ini sumber primer akan ditelusuri melalui koleksi di Arsip Jawa Timur; koleksi arsip dari Pelindo, dan juga di Perpustakaan Jawa Timur dan Perpustakaan Nasional. Oleh karena lingkup waktu yang menjadi kajian penelitian ini sebagian mengambil masa kolonial maka sumber sezaman menjadi sangat penting, namun karena waktu penelitian yang hanya sekitar 12 hari, maka peneliti menempuh cara pemesanan melalui email ke perpustakaan nasional. Di samping itu karena keterbatasan waktu dan dana, sumber yang dipakai untuk merekonstruksi penelitian ini kebanyakan dari data sekunder.

   Arsip Jawa Timur dan Arsip Pelindo ternyata tidak memiliki koleksi yang lengkap tentang pelabuhan di Surabaya khususnya pada masa kolonial, dan bahkan untuk arsip Pelindo yang masa kemerdekaan sebagain besar (menurut petugas perpustakaan) sudah dilimpahkan ke Arsip Nasional. Beberapa hal itu menjadi kendala tatkala tim melakukan penelitian di lapangan.

   Lingkup temporal yang dipilih memungkinkan penelitian ini melakukan pengumpulan sumber melalui *oral history* dengan wawancara kepada para saksi sejarah tentang pelabuhan di Surabaya. Wawancara dilakukan terhadap orang-orang mewakili aspek-aspek yang diteliti antara lain pejabat dari Pelindo baik Pelindo Pusat maupun Pelindo Cabang, para buruh pelabuhan, juga kepada pengusaha/ pedagang yang bidang kegiatannya berhubungan dengan keberadaan pelabuhan.
2. Langkah selanjutnya adalah melakukan kritik sumber. Sumber-sumber tertulis yang sudah terkumpul kemudian diklasifikasi, disaring, dipilih untuk mendapatkan sumber yang kredibel dan

juga otentik, sehingga dapat digunakan untuk rekonstruksi sejarah.

3. Langkah berikutnya melakukan interpertasi dan analisa dengan melihat dan menghubungkan antar fakta.
4. Setelah itu dilanjutkan dengan penulisan. Penulisan atau historiografi dilakukan secara sistematis dan saling berhubungan. Penulisan laporan diharapkan bisa lebih mendekati dengan apa yang diharapkan atau mendekati kebenaran. Oleh karena penelitian ini adalah penelitian tim maka menggabungkan tulisan dari beberapa peneliti menjadi pekerjaan tersendiri. Walaupun sudah ada panduan dalam sistematika penulisan, namun seringkali terjadi pengulangan materi di dalam satu bab atau bahkan antar bab. Gaya bahasa dan model penulisan yang berbeda juga menjadi kendala yang harus diatasi oleh tim.

BAB II
SKETSA KOTA SURABAYA

A. Sejarah Surabaya

Surabaya terletak di pantai utara Pulau Jawa, yang sejak lama telah menjadi daerah perdagangan yang berkembang. Kota-kota di Pulau Jawa sebelum kedatangan kolonial dapat dikelompokkan dalam dua tipe yaitu kota-kota perdagangan di daerah pantai dan kota-kota kerajaan di pedalaman yang bersifat agraris. Surabaya termasuk tipe kota pesisir, hal itu karena Surabaya berada di daerah pantai Utara Pulau Jawa, dan di samping itu Surabaya memiliki basis ekonomi dari perdagangan dan pelayaran. Secara spesifik Surabaya terletak di Delta Sungai Brantas, dan memiliki sebuah pelabuhan yang cukup besar. Dengan daerah *hinterland* nya yang subur maka secara geografis Surabaya menjadi daerah yang strategis. Hal itu karena surplus dari hasil produksi yang ada di daerah *hinterland* dapat didistribusi melalui pelabuhan yang ada di kota pesisir yakni Surabaya.

Menurut hipotesa Faber yang dikutip Handinoto (1996: 31) Kota Surabaya didirikan oleh Kertanegara pada tahun 1275 sebagai tempat pemukiman baru untuk para prajuritnya yang berhasil menumpas pemberontakan Kanuruhan. Sejak terusirnya tentara Tar-Tar dari muara Kalimas, tahun 1293 M, kemudian disusul keberadaan prasasti Gunung Butak dan Kudadu 1294 M, yang memberi isyarat adanya beberapa situs di wilayah Surabaya saat ini dalam keterlibatannya kehidupan sejarah Surabaya awal, seperti Pacekan, Galuhan dan Rembang. Kemenangan Raden Wijaya dan pasukannnya yang berhasil mengalahkan dan mengusir serdadu Tartar dari Tiongkok di muara Kalimas pada tagl 31 Mei 1293, pada masa pemerintahan Republik Indonesia dijadikan sebagai hari

lahir Kota Surabaya, (Purwono, 2011: 3). Istilah atau nama Surabaya pada waktu belum ada, baru pada tahun 1358 M , istilah atau nama Surabaya muncul bersama-sama dengan Bukul atau Bungkul yang berlokasi di pinggir Kalimas, melalui pemberitaan prasasti Trowulan yang dikeluarhan oleh raja Majapahit Rajasanagara atau Hayam Wuruk (Suwardi, 2012: 65-68).

Tatkala kekuasaan raja-raja yang bertahta di Singasari, Kediri dan kemudian Majapahit telah terjalin komunikasi antara kerajaan-kerajaan di Jawa dengan orang-orang dari daratan Tiongkok. Pada waktu wilayah Surabaya (*Curabaya*) masuk dalam wilayah kekuasaan Majapahit, sudah ada hubungan perdagangan antara bangsa Tionghoa dengan Kerajaan Majapahit. Ketika itu perdagangan berpusat di Ujung Galuh, melewati sepanjang jalur transportasi Sungai Mas (Kalimas) dan Sungai Pegirian. Akibat hubungan perdagangan itu timbul permukiman orang-orang Tionghoa di sepanjang Kalimas dan Pegirian (Lombard, 2000: 38).

Sejak Surabaya dibangun oleh Kertanegara sampai masa kemerdekaan Indonesia, Surabaya mengalami pergantian pemerintahan beberapa kali. Setelah jatuhnya Kerajaan Majapahit, tahun 1482 – 1542 Surabaya menjadi wilayah Kerajaan Demak, dan kemudian pada tahun 1570 – 1587 Surabaya berada di bawah kekuasaan Pajang. Pergolakan politik yang terjadi dari kekuasaan Pajang ke Mataram berdampak pada eksistensi Surabaya. Kerajaan Mataram beberapa kali mengirimkan pasukannya untuk menggempur Surabaya melalui peperangan. Akhirnya setelah melakukan beberapa kali penyerangan Kerajaan Mataram berhasil menaklukkan Surabaya pada tahun 1625. Kekuasaan Mataram atas Surabaya berlangsung dari tahun 1625 sampai tahun 1743 tatkala Surabaya jatuh ke tangan VOC *(Vereenigde Oost Indische Compagnie)*.

Kala itu yang menjadi raja di Mataram adalah Paku Buwono II. Raja itu menandatangani persetujuan antara dirinya

dengan Gubernur Jenderal Baron van Imhoff, yang isinya menyatakan bahwa VOC berhak atas seluruh wilayah Pantai Utara Jawa dan Madura sebagai imbalan atas bantuan yang telah diberikan VOC kepada Paku Buwono II sehingga Paku Buwono II dapat naik tahta di Kerajaan Mataram.

Surabaya oleh VOC dijadikan pusat atau kedudukan penguasa VOC di Jawa bagian Timur atau *Gezaghebber in den Oosthoek* (Veth, 1882: 847). Tatkala pemerintahan VOC jatuh dan digantikan pemerintahan kolonial Hindia Belanda, Surabaya menjadi salah satu daerah diantara sekian banyak daerah yang terkena proyek besar pembuatan Jalan Anyer – Panarukan yang dilakukan oleh Gubernur Jenderal H.W. Daendels. Dengan pembangunan Jalan Anyer – Panarukan, maka Surabaya terhubung dengan kota-kota lain di Pantai Utara Jawa. Di bawah Daendels Surabaya dibangun sebagai kota dagang dan kota benteng (Handinoto: 1996: 35). Pada masa pemerintahan Hindia Belanda tersebut Surabaya mengalami perkembangan yang cukup pesat ke arah kota yang modern. Pada masa Daendels, Surabaya dibangun menyerupai kota Eropa kecil, dengan berdasar pada ide pembangunan sebuah kota perdagangan dan kota pertahanan (kota benteng). Prasarana dan sarana kota dibangun dengan meniru gaya Eropa, seperti pembangunan benteng Kota Surabaya *Lodwijk*, pabrik senjata, asrama militer dan rumah sakit militer. (Sugiarti, 2004: 25), juga pembangunan prasarana jalan di permukiman Eropa.

Surabaya memiliki sebuah pelabuhan yang sejak masa kerajaan telah menjadi tempat keluar masuk arus manusia dan barang. Hubungan transportasi dari daerah pedalaman ke daerah pelabuhan pada awalnya banyak menggunakan jalur sungai. Lalu lintas yang melewati jalur sungai tersebut masih dilakukan sampai awal abad XIX. Alur sungai yang cukup besar yang masuk ke Surabaya adalah Kalimas. Kalimas merupakan cabang dari Sungai

Brantas, dan menjadi sebuah pelabuhan yang bagus sehingga banyak perahu dan kapal yang singgah dan bongkar muat barang di muara Kalimas.

Kegiatan sektor maritim terdukung oleh letak Pelabuhan Tanjung perak yang berada pada lokasi yang terlindung dan sangat strategis. Selain Tanjung Perak sebagai pelabuhan yang terkenal sejak dahulu, maka di samping sebelah timur, merupakan pangkalan Armada Angkatan Laut yang terbesar di Indonesia. Sebagai suatu badan *authority* tersendiri, Administrator pelabuhan menyusun suatu Master Plan pelabuhan Tanjung Perak sendiri yang berpedoman dan selaras dengan *master plan* Kota Surabaya pada umumnya. Surabaya berkembang menjadi pelabuhan utama di Jawa Timur (Anggraini dan Shinta Devi I.S.R, 2013: 66).

Menurut catatan Purwalelana (seperti yang dikutip Tjiptoatmodjo, 1983:112) diceritakan tentang kesibukan sehari-hari di muara Kalimas sebagai berikut:

> "Adapun jarak antara pantai dan kota kira-kira ada satu *paal*. Di sungai itu lalu lintas perahu-perahu dagang sangat ramai. Perahu-perahu ini terdiri dari bermacam-macam bentuk, seperti *tupcunia, brukutan, mayang, sekonyar* dan lainnya. Kota Surabaya terletak di sepanjang Kalimas"

Dari kutipan tersebut di atas tampak bahwa lalu lintas sungai ramai. Kalimas menjadi sarana vital transportasi di Surabaya sebelum jaringan jalan darat tertata dengan baik. Bahkan sampai pada periode yang lebih modern, alur jalan sungai yang melalui Kalimas diikuti oleh pembukaan jalan darat. Oleh sebab itu jalan darat yang terbentuk tersebut juga berkelok-kelok. Faber (1933:17) menyebutkan bahwa kedua sungai yang berkelok-kelok di tengah kota yaitu Kali Surabaya atau Kalimas dan cabangnya

yakni Pegirian menjadikan pembangunan jaringan jalan di Surabaya sulit untuk ditata secara teratur. Hal itu karena pola jaringan jalan utama Kota Surabaya selalu mengikuti pola aliran kedua sungai tersebut.

Pada masa Pemerintahan Hindia Belanda Surabaya berkembang sebagai kota pelabuhan yang penting dan strategis. Keberadaan Pelabuhan Kalimas menjadi ujung tombak keluar masuk barang dan manusia dari dan ke Surabaya. Surabaya menjadi penghubung antara daerah pantai dengan daerah pedalaman. Dengan posisinya yang strategis (memiliki pelabuhan, menjadi pusat pemerintahan, dekat dengan daerah produsen perkebunan), Surabaya tumbuh menjadi daerah yang ramai. Lalu lintas perdagangan yang ramai tersebut dapat dilihat dari banyaknya kantor-kantor dagang dan bank yang membuka cabangnya di Surabaya guna mendukung usaha perdagangan. Faber (1931: 150-152) mencatat adanya agen perdagangan *Lindeteves Stokvis, Carl Schliper, Nederlandsch Handels Mij; Nederlandsch Indische Handelbank; De Javaasche Bank; Rotterdamsche Bank,* dan lainnya membuka cabang di Surabaya. Dengan demikian dapat dikatakan Surabaya maju pesat sejak berada di bawah kekuasaan Pemerintah Hindia Belanda. Pada masa Pemerintahan Hindia Belanda, Surabaya juga membangun benteng yaitu benteng Prins Hendriks yang terletak di muara Kalimas, dan meliputi luas sekitar 300 ha sebagai sebuah kota dilengkapi dengan jalan terutama untuk pemukiman Eropa. Pemukiman Eropa berfokus di daerah sekitar Jembatan Merah sebagai pusat kota di sebelah barat Jembatan Merah. Kota yang menyediakan pusat-pusat perkantoran yang terdiri dari kantor residen (*City Hall*), kantor Pos (*Post Kantoor*), rumah toko (*Winkels*) barak militer, bengkel, gereja dan sebagainya. Sebelah timur Kalimas terdapat pemukiman orang-orang Cina (*Chinese Kamp*), orang-orang Arab (*Arabishe Kamp*) dan orang-orang Melayu (*Malaise Kamp*), sedangkan penduduk

pribumi atau asli lebih banyak bermukim di luar benteng (Handinoto, 1996: 35-37, dan Fabers, 1931: 114, Sugiarti, 2004: 25).

Menjelang akhir abad XIX, Surabaya telah berkembang menjadi kota besar di Hindia Belanda. Menurut Dick (2006: xvii-xviii) Surabaya pernah menjadi kota terbesar dan terpenting di Hindia Belanda, bahkan dibandingkan Batavia. Surabaya merupakan pelabuhan penting di Asia modern sejajar dengan Kalkuta, Rangoon, Singapore, Bangkok, Hongkong dan Shanghai. Pada awal abad XX hingga dasawarsa ketiga di abad itu dunia pelayaran mengenali Surabaya sebagai pelabuhan gula terbesar ketiga di dunia.

Pada masa kolonial, terutama sebelum 1906, nama Surabaya digunakan untuk tiga kategori administrasi, yaitu keresidenan, kabupaten, dan distrik. Keresidenan Surabaya terletak di ujung timur Jawa, menghadap ke laut Jawa dan Selat Madura. Sebelah barat berbatasan dengan keresidenan Kediri dan keresidenan Rembang, dan sebelah selatan berbatasan dengan keresidenan Pasuruan yang ditandai oleh Sungai Porong. Keresidenan Surabaya membawahi enam kabupaten, yaitu Surabaya, Sidoarjo, Mojokerto, Jombang, Gresik, dan Lamongan. Pada 1900, jumlah pendudukan keresidenan Surabaya sebanyak 2.360.909. (Basundoro, 2013: 29).

Di awal abad XX, pemerintah Hindia Belanda memperkenalkan sistem desentralisasi pemerintahan, berdasarkan Undang-Undang Desentralisasi 1903 (Soedjito, 1976: 79). Pemberlakuan desentralisasi itu dilakukan dengan pemberian status otonomi kepada daerah-daerah yang dianggap mampu untuk menjalankan pemerintahan sendiri. Salah satu daerah yang mendapat status otonom adalah Surabaya yang ditetapkan sebagai *gemeente* atau kotapraja pada tahun 1906. Penetapan itu dimuat dalam *Staatsblad* (Lembaran Negara) No. 149 tanggal 1 April

1906. Sejak saat itu semua pemerintahan dijalankan oleh Dewan Kota (*Gemeente Raad*) yang dipimpin oleh asisten residen dan merangkap sebagai walikota sementara.

Di dalam *Staatsblad* (Lembaran Negara) tersebut antara lain ditetapkan ibukota pemerintahan dan batas – batasnya (*Statistische Berichten der Gemeente Soerabaja,* 1932). Kotapraja Surabaya terletak pada 7" 11' 10' LS dan 112" 44' 22' BT. Ujung paling utara dari Kota Surabaya adalah sebuah pelabuhan yang menjadi pusat perdagangan di Surabaya. Batas wilayah administrasi adalah sebelah utara berbatasan dengan Madura, sebelah timur dengan Desa Jojoran, Tambangboyo, Gading, Kedung Cowek, Pantai Kenjeran, Sidotopo sampai Selat Madura. Sebelah selatan dengan meliputi daerah Wonokromo, Panjangjiwo, sampai Sidoarjo, dan sebelah barat adalah Desa Genting, Kali Greges, Patemon, Tanah Simo, dan sampai Gresik (*Staatsblad van Nederlandsche Indie, No. 591*, 1924: 1-2). Luas Kota Surabaya pada tahun 1906 adalah 4.275 ha. Pada tahun 1930 Kota Surabaya luasnya sudah mencapai 8. 280 ha (Handinoto, 1996: 108). Perluasan wilayah yang hampir dua kali lipat selama 24 tahun tersebut tidak pernah terjadi lagi sampai masa kemerdekaan Indonesia.

Sejak dibentuknya *gemeente* pada tanggal 1 April 1906 Dewan Kota Surabaya segera berusaha menjalankan tugas untuk memenuhi berbagai kebutuhan warga kota. Tugas tersebut antara lain dalam bidang pemeliharaan, perbaikan, pembaruan dan pembuatan jalan-jalan umum; taman-taman kota; pembuatan saluran; sumur; jembatan-jembatan; kolam renang; pacuan kuda; pasar; pemadam kebakaran; tempat pemakaman dan penerangan jalan (Handinoto, 1996: 106). Surabaya terus berbenah dan mengalami perkembangan kota yang pesat.

Status baru tersebut sesungguhnya lebih menekankan pemisahan secara definitif antara orang-orang Belanda dan Indonesia di dalam kawasan perkotaan yang sama. Walaupun

tinggal di dalam kota yang sama namun berada dalam wilayah hukum yang berbeda; pajak yang berbeda serta kategori tanah yang berbeda pula. Orang-orang pribumi juga tidak diperintah di bawah dewan kotapraja atau *gemeente* namun oleh pangreh praja, yakni korps pegawai tradisional Jawa yang dididik oleh pemerintah kolonial. Kondisi tersebut tercermin dalam wajah fisik Kota Surabaya. Bagi masyarakat Eropa tersedia berbagai fasilitas kota yang sangat memadai (listrik, telepon, sarana kesehatan, pendidikan, perumahan dan lainnya). Menjelang tahun 1930 an Kota Surabaya berkembang kearah selatan di sepanjang Kalimas sampai ke daerah Wonokromo. Sepanjang jalur tersebut terdapat perumahan mewah, jalan – jalan yang lebar, pertokoan, kebun binatang, lapangan terbang dan pusat pendidikan (Husein, 2010: 21). Dalam segi perkembangan kota, pada periode awal abad XX hingga dasawarsa ketiga abad XX Surabaya tumbuh menjadi kota yang bercorak modern. Perkembangan Pelabuhan Tanjung Perak dan pemekaran kota kearah selatan dilengkapi dengan sarana transportasi yang modern (trem uap dan listrik) menjadikan Surabaya sebagai kota dagang yang maju.

Menjelang keruntuhan pemerintah Hindia Belanda kondisi di Surabaya sudah mulai kacau. Gelombang pengungsian penduduk dari kota ke pedalaman terjadi secara terus menerus. Pergerakan dari kota ke desa banyak dilakukan oleh para penduduk lokal, sedangkan para warga Eropa dan pangreh praja bergerak dari pedalaman / pinggiran menuju kota. Kecemasan dan keresahan itu akibat dari perhatian pemerintah kota yang mengadakan persiapan militer untuk bersiaga jika terjadi perang. Sampai dengan awal bulan di tahun 1942 perang yang tadinya diperkirakan masih jauh tiba-tiba berada di depan mata tatkala pasukan Jepang melakukan pengeboman terhadap Surabaya.

Menurut Husein (2010: 26) ketika Jepang berkuasa, telah membuka munculnya perubahan – perubahan yang luar biasa yang

mengarah kepada revolusi Indonesia. Pada masa pendudukan Jepang ini selurh potensi yang ada di masyarakat dipolitisasi secra sengaja untuk tunduk dan patuh kepada Jepang sehingga rezim kolonial ini bersifat menindas dan merusak. Untuk mencapai tujuannya Jepang memiliki dua prioritas program yang dilakukan yakni menghapus pengaruh dan memobilisasi rakyat untuk kemenangan Jepang. Pada tahun-tahun awal pendudukannya Jepang melakukan propaganda dengan sangat intensif dan melibatkan banyak kalangan dan media.

Penghapusan pengaruh Barat dilakukan antara lain dengan mengganti para pimpinan dari Belanda atau Inggris dengan orang-orang Jepang dan Indonesia, melarang menggunaan bahasa Belanda dan Inggris serta menggantinya dengan bahasa Jepang dan Indonesia, patung-patung Eropapun diruntuhkan. Bahkan mata uang Belanda juga diganti dengan mata uang Jepang (rupiah Jepang). Proses pembaratan yang selama tiga puluh tahunan terakhir berjalan kian lama kian cepat terputus mendadak akibat Perang Pasifik. Bahasa Belanda dilarang dan semua pertukaran dengan Eropa terhenti selama tiga tahun. (Lombard, 2000: 239) Kebijakan tersebut merupakan salah satu bentuk anti Barat yang ditunjukkan Jepang. Pendudukan Jepang dengan Semangat Asia Timur Raya dan sikap anti Barat secara paksa menghancurkan sistem bentukan kolonial yang telah ada sebelumnya.Jepang juga mengeluarkan Undang-undang yang memberi kesan untuk menjalankan pemerintahan sementara waktu di daerah-daerah yang diduduki agar dapat mendatangkan keamanan yang sentosa dengan cepat (Husein, 2010: 28).

Bulan Agustus 1942 pemerintah militer Jepang mengeluarkan Undang-Undang No. 27 tentang aturan pemerintah daerah dan Undang – Undang No. 28 tentang aturan pemerintah militer setelah datangnya tenaga pemerintahan militer Jepang ke Pulau Jawa. Berdasarkan Undang-Undang No. 27 Pulau Jawa dan

Madura dibagi ke dalam *shu* (setingkat karesidenan), *shi* (setingkat kota praja), *ken* (setingkat kabupaten), *gun* (setingkat kawedanan), *son* (setingkat kecamatan) dan *ku* (setingkat kalurahan atau desa). Tata cara pembagian pemerintahan model yang berlaku pada masa Hindia Belanda yang memakai sistem propinsi dihapuskan dan diganti dengan pembagian pemerintahan yang baru dengan sistem *shu.* Pulau Jawa terdiri dari 17 *shu*, yang berarti ada 17 *shucokan.* Namun ada pengecualian untuk daerah Surakarta dan Yogyakarta. Dalam melaksanakan tugasnya *shucokan* dibantu oleh *cokankanbo* (majelis permusyawaratan *cokan*) yang memiliki 3 bagian yakni *Naiseibu* (bagian pemerintah umum), *Kaisaibu* (bagian perekonomian) dan *Keisatsubu* (bagian kepolisian).

Pasukan Jepang yang kemudian menguasai Surabaya berasal dari pendaratan pasukan Jepang di Tuban. Dari Tuban pasukan Jepang menuju Surabaya dengan terlebih dahulu menyerang Kota Surabaya melalui serangan udara. Pasukan Hindia Belanda yang ada di Surabaya mendapat serangan yang gencar dari pihak Jepang kemudian melarikan diri, namun banyak juga yang kemudian menjadi tawanan pemerintah pendudukan Jepang. Dengan keluarnya tentara Belanda maka mempermudah gerak pasukan Jepang dalam menguasai Kota Surabaya (Nurhajarini, 2011). Dalam memoarnya M. Jasin menuliskan bahwa tentara Jepang memasuki Surabaya dengan menggunakan sepeda ukuran pendek. Pasukan tersebut tidak melepaskan tembakan tetapi membunyikan petasan di sepanjang jalan yang dilaluinya (Jasin, 2010: 77). Menurut kesaksian Hartoyik (diambil dari tulisan Nurhajarini, 2011) masyarakat Surabaya menyambut kedatangan tentara Jepang dengan antusias dan cukup meriah. Tentara Jepang dianggap sebagai pembebas. Warga hiruk pikuk dalam kegembiraan dan berbondong-bondong menuju jalan yang dilalui pasukan Jepang (Jasin, 2010: 77). Setelah pasukan Jepang menaklukkan Surabaya kemudian berusaha memperkuat

kedudukannya dan membuat beberapa penataan dalam hal pemerintahan antara lain dalam bidang pertahanan dan keamanan. Jepang melibatkan warga masyarakat dalam menjalankan kebijakannya. Kedatangan pasukan Jepang mempengaruhi perekonomian Surabaya. Jenis produksi yang dulunya gula lebih diarahkan untuk mendukung kepentingan Jepang, seperti industri tekstil, baja, galangan kapal.Kota Surabaya jatuh ke tangan kekuasaan Jepang dengan Takahashi Ichiro sebagai walikota (Shi-tyo) dan Radjamin Nasution sebagai wakil walikota. Adapun susunan pemerintahan waktu itu terdiri atas *Shi Tyo* dibantu *Fuku Shi Tyo* (asisten walikota).

Setelah Jepang kalah melawan Sekutu, tanggal 17 Agustus 1945 Soekarno – Hatta atas nama bangsa Indonesia membacakan teks proklamasi kemerdekaan Republik Indonesia di Pegangsaan Timur 56 Jakarta. Berita Proklamasi tersebut untuk daerah Jakarta dan sekitarnya cepat diketahui oleh umum, sebab para pemuda membuat pamplet dan menyebarkan berita proklamasi. Di samping itu, mereka juga membuat tulisan di tembok-tembok. Berita melalui radio agak terhambat sebab kantor Radio *Hosokyoku* dijaga dengan ketat oleh pasukan Jepang. Penyiaran berita proklamasi melalui radio baru dapat disiarkan pada pukul 19.00 yang dilakukan oleh Jusuf Ronodipuro seorang pegawai Radio *Hosokyoku* (Djamin, 2006: 104).

Di Surabaya berita proklamasi tersebut tidak bisa langsung diterima oleh masyarakat luas. Hal itu karena terbatasnya sumber berita yang dapat diakses masyarakat. Walaupun demikian ada orang–orang yang karena pekerjaan dan pergaulannya dapat mendengar berita tersebut lebih awal. Pada masa itu semua radio masih berada di bawah pemerintah Jepang, rakyat hanya dapat mendengarkan dari siaran radio melalui pemancar radio siaran pemerintah pendudukan Jepang. Sedangkan untuk media cetak, Surabaya hanya memiliki Soeara Asia. Semua berita resmi dari

pemerintah yang disiarkan melalui kedua media tersebut bersumber dari kantor berita Jepang yakni *Domei* yang telah mendapat izin dari *Hodokan* (Dinas Sensor).

Surabaya berhasil menangkap berita proklamasi yang disiarkan dari Jakarta. Berita tersebut dapat diterima oleh markonis Suwardi dan Yakub, yang kemudian memberitahukan informasi itu kepada R.M. Bintarti (wartawan) dan Sutomo. Oleh kedua orang itu informasi tersebut kemudian diteruskan lagi ke redaksi *Soeara Asia*. Di samping itu para pemuda telah bergerak dengan menyebarkan berita tersebut ke berbagai tempat di Surabaya. *Soeara Asia* tidak langsung memuat berita tersebut, sebab ada bantahan berita dari Jakarta. Namun akhirnya pada tanggal 20 Agustus 1945 surat kabar *Soeara Asia* memuat secara lengkap berita proklamasi kemerdekaan Indonesia dan Undang-Undang Dasar (Team Kodak X Jatim, 1982: 26-27).

Proklamasi yang menjadi penanda kemerdekaan maka sudah lazim jika diikuti dengan pergantian pejabat pemerintahan. Di Surabaya hal demikian juga terjadi, Rajamin Nasution Gelar Sutan Kumala Pontas yang semasa pemerintahan pendudukan Jepang menjabat sebagai wakil walikota lalu duduk sebagai walikota. Namun posisi itu tidak lama dijabat oleh Rajamin Nasution sebab Surabaya kemudian di bawah pengawasan Sekutu, dan kemudian berganti lagi ke tentara kolonial Belanda. Setelah pengakuan kedaulatan pada akhir tahun 1949 Surabaya mendapatkan walikota yang baru yakni Doel Arnowo (1950-1952). Tahun 1950 pemerintah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 16 tanggal 14 Agustus 1950 tentang Pembentukan Daerah Kota Besar, dan Surabaya dibagi menjadi 36 lingkungan. Kota Surabaya kemudian mendapatkan tambahan wilayah meliputi 5 kecamatan yang berasal dari Kabupaten Surabaya pada tahun 1965 (Husein, 2010: 32-33).

B. Perkembangan Ekonomi di Surabaya Sebelum Abad XX

Setelah kejatuhan VOC, memulihkan kas yang hilang dan memperoleh sumber-sumber keuntungan baru, Willem I menyetujui gagasan Van den Bosch untuk menerapkan *cultuurstelsel* di Jawa. Sistem *Cultuurstelsel* dapat diartikan sebagai suatu bentuk pengganti pajak tanah tidak dalam bentuk uang melainkan dalam bentuk penyerahan hasil bumi berupa komoditas ekspor. Sistem ini diterapkan di wilayah *guvernement*, Batavia dan tanah partikelir, dengan perkecualian tanah-tanah kerajaan. Sistem Tamanpaksa dengan segala implementasinya kemudian diubah dengan diberlakukannya Undang-Undang Agraria 1870 (*Agrarische Wet*, *Staatblad* No. 55 tahun 1870) di bawah rejim Van der Waal sebagai Mentri Tanah Jajahan.

Konsep pokok dalam peraturan baru ini dikenal dengan istlah *domeinverklaring* yang menyatakan bahwa "setiap tanah yang ternyata tidak dimiliki dengan hak *eigendom* adalah milik pemerintah" (Tauchid, 2009: 23). Dengan diberlakukannya *Agrarische Wet* ini menyusul kemudian berbagai aturan baru menyangkut pertanahan yang lahir. Peraturan baru ini memberi kesempatan pada para pemilik modal swasta untuk berinvestasi terutama dalam bidang perkebunan dengan cara menyewa tanah penduduk pribumi. Maka karena itulah, pada periode setelah penerapan *Agrarische Wet* 1870 dikenal sebagai era Politik Pintu Terbuka (*open deur politiek*) (Margana, S. dkk, 2016, 22).

Dengan diterapkannya sistem baru didalam eksploitasi kolonial di tanah jajahan dengan sistem politik pintu terbuka maka para pemodal asing tidak hanya menanam uangnya di Jawa saja tetapi juga di luar Jawa untuk membuka perkebunan dan membangun pabrik-pabrik pengolahan komoditas perkebunan. Di Surabaya

yang sejak masa kerajaan telah menjadi tempat untuk transaksi barang dagangan melalui jalur sungai, mendapatkan momentum yang pas dengan kemajuan tanaman ekspor yang dihasilkan oleh wilayah sekitar Surabaya.

Daerah-daerah sekitar Surabaya menjadi daerah pemasok hasil pertanian dan perkebunan yang penting untuk komoditas ekspor. Produk utama yang diperdagangakan dari Surabaya adalah gula, kopi, teh dan tembakau. Kabupaten Surabaya, Mojokerto dan juga Pasuruan menjadi pusat penanaman tebu dan sekaligus juga memiliki pabrik penggilingan tebu. Pabrik penggilingan tebu yang ada di Kabupaten Surabaya antara lain Gempolkerep, Ketabang, Waru, Seruni, Buduran, Candi, Watu Tulis, Balong Bendo, Singkalang, Krian, Ketegan Tanggulangin, Porong dan Bulan. Untuk daerah Mojokerto ada Sentanen Lor, Willem II dan Jombang Produksi gula di Kabupaten Surabaya pada tahun 1845 mencapai 129. 783.01 pikul, dan pada tahun 1849 mengalami penurunan menjadi 122. 820.15 pikul, dan pada tahun 1862 mencapai angka 387.663.17 pikul. Untuk hasil tebu dari Kabupaten Mojokerto pada tahun 1845 mencapai 52. 235.64 pikul (Nasution, 2006: 58-59).

Daerah sekitar distrik Kota Surabaya yang juge menjadi daerah pemasok komoditas ekspor adalah Mojokerto dengan tanaman kopinya. Tanaman kopi memerlukan struktur tanah yang berbeda dengan tebu. Tanah –tanah di Mojokerto yang dapat ditanami kopi hanya yang ada di sekitar pegunungan yakni di Pengunungan Welirang dan Pananggungan. Secara keseluruhan di wilayah Karesiden Surabaya, pada tahun 1834 jumlah tanaman kopi mencapai 2. 271.435 pohon. Jumlah tersebut pada tahun 1846 naik sedikit menjadi 2. 349.898 pohon. Penanaman kopi mengalami perluasan yang signifikan pada tahun 1860 an, hal itu karena ada pengembangan penanaman di areal dataran rendah. Pada tahun1862 total jumlah tanaman kopi di Karesidenan Surabaya mencapai 3.697.774 pohon (Nasution, 2006: 66). Tanaman lain seperti teh

dan tembakau tidak menyumbang secara signifikan terhadap perokonimian Surabaya dibandingkan dengan gula dan kopi.Hasil-hasil perkebunan yang laku di pasaran global tersebut terus mendapat angin segar dengan adanya politik pintu terbuka bagi para pemodal swasta Eropa, dan hasil dari perkebunan tersebut mengisi keuntungan para pemodal Eropa khususnya dari tanaman tebu.

Transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembnagan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor tersebut. Hubungan antara kemajuan berbagai aspek jasa transportasi ini erat sekali dan saling bergantung satu sama lain. Sehubungan dengan itu maka pembangunan bidang ekonomi dan bidang lainnya perlu adanya dukungan dan perkembangan serta perbaikan dalam sektor pengangkutan (Kamaluddin, 2003: 23) yang berarti itu adalah bidang transportasi. Aktivitas ekonomi di Surabaya juga memiliki kaitan erat dengan perkembangan sarana dan prasarana transportasi yang melintas dan menghubungkan Surabaya dengan daerah lain. Satu diantaranya adalah kehadiran alat transportasi modern berupa trem dan kereta api (Nurhajarini, 2013: 461). Perkembangan areal penanaman tebu dan juga produk perkebunan tropis lainnya pada akhirnya memerlukan alat akut yang efektif dan efisien. Oleh karena itu kehadiran kereta api, trem, dan mobil menjadikan Surabaya semakin modern.

Pembangunan jalur trem di Surabaya dipelopori oleh dua orang Eropa yang tinggal di Surabaya yakni Slaiter dan Van Rinsum untuk mendapatkan ijin pembangunan kereta api lokal/trem. Kedua orang tersebut terinspirasi oleh pembangunan jalur kereta api Surabaya – Pasuruan. Pada tahun 1881 ijin diberikan, untuk pembangunan 2 jalur trem. Jalur trem pertama di Surabaya menghubungkan *Societeit Marine* (Pangkalan Angkatan

Laut) – Stasiun Semut; jalur kedua dari dari *Warfstraat* sampai ke Stasiun Wonokromo (Faber, 1931: 203). Setelah itu perusahaan yang mendapat konsesi untuk membangun jalur trem di Surabaya adalah *Oost Java Stoomtram* (OJS) *Maatschappij.* Jalur trem yang dibuka oleh OJS adalah dari daerah dermaga/ Ujung hingga Sepanjang. Kehadiran kereta api yang kemudian disusul trem di Kota Surabaya yang menghubungkan Sepanjang - Dermaga Ujung menjadikan darah Surabaya terintegrasi dari daerah perkebunan ke daerah pelabuhan dan pusat perdagangan.

OJS kemudian juga membangun trem di darah lain di Jawa Timur seperti jalur yang membentang dari Mojokerto – Ngoro dan kemudian disambungkan dengan jalur Sepanjang –Wonokromo - Ujung. Jalur tersebut tersebut membuat sebuah simpul pergerakan ekonomi di Surabaya, yakni daerah penghasil – pusat perdagangan – pelabuhan. Jalur tersebut sangat membantu para pengusaha perkebunan yang memerlukan alat transpot yang cepat dan efisien. Dengan adanya jalur trem maka pengangkutan gula dari daerah penghasil menuju pelabuhan di Ujung dapat dilakukan lebih cepat (Nurhajarini, 2013: 462. Para pengusaha gula itu menjalin kerjasama dengan pihak pengelola trem soal pengangkutan gula *(Proefstation voor De Java-Suikerindustrie*, 1931:88). Sebelum adanya jalur trem uap, jalur pengungkutan gula dari daerah penghasil menuju Pelabuhan Surabaya dilakukan dengan melewati jalur sungai (Kalimas) dan melalui jalan darat dengan memakai gerobak.

Di Surabaya pada waktu Tanam Paksa dan Liberalisasi Ekonomi juga telah muncul industri-industri besar seperti indistri logam yang dibangun sejak masa Daendles yaitu *Artileriewinkel*. Meningkatnya perdagangan hasil pekebunan di Surabaya yang didukung oleh pabrik-pabrik yang modern memerlukan mesin-mesin untuk memproses hasil perkebunan itu sehingga memerlukan juga pabrik-pabrik yang memproduksi suku cadang serta bengkel-

bengkel untuk perbaikan mesin. Pada akhir abad XIX Surabaya telah tumbuh menjadi kota modern dengan berbagai fasilitas kota yang menarik. Kantor dagang dan bank besar tumbuh di pusat Kota Surabaya, fasilitas gas, listrik, jaringan air bersih, intrustri percetakan dan transportasi modern hadir di Surabaya.

C. Pelabuhan Surabaya

Bila dilihat dari letak geografisnya, maka Surabaya sampai sekarang sangat ideal bagi pengembangan pelabuhan internasional. Adapun faktor-faktor yang memperngaruhi adalah sebagai berikut: pertama Surabaya berada di muara Kalimas sebagai anak atau cabang Sungai Brantas dan juga delta Brantas. Hal ini sangat menguntungkan bagi masyarakat Surabaya yang menjadi pedagang, karena memudahkan hubungan dengan para pedagang dari manca atau pulau-pulai lain di kawasan nusantara. (Suwardi, 2012: 71).

Kedua, Surabaya sebagai pelabuhan letaknya terlindungi oleh Pulau Madura, dan yang ketiga, aliran Sungai Brantas kemudian diteruskan oleh kalimas menuju ke muara membawa pasir, dan sangat baik untuk menahan arus atau aliran kelaut, dengan demikian fungsi pasir bisa dijadikan bendungan atau penahan air dan penahan garis pantai dari terjangan gelombang air laut bila sedang pasang. (Suwardi, 2012: 72)

Pada awalnya, pelabuhan hanya merupakan tepian di mana kapal-kapal dan perahu-perahu dapat merapat dan bertambat untuk bisa melakukan bongkar muat barang, menaik-turunkan penumpang dan kegiatan lain. Untuk bisa melakukan kegiatan tersebut maka pelabuhan harus tenang terhadap gangguan gelombang, sehingga pada masa itu pelabuhan berada di tepi

sungai, teluk atau pantai yang secara alami terlindung terhadap gangguan gelombang (Triatmojo, 2015: 1)

Tumbuhnya pelabuhan disebabkan karena adanya kegiatan manusia untuk menggunakannya sebagai sarana penghubung antara darat dan laut. Sarana penghubung ini dikarenakan adanya kegiatan perdagangan yaitu kegiatan perdagangan lokal yang suatu saat berkembang luas dengan perdagangan antara kota atau antar pulau. Surabaya bisa dikatakan merupakan kota terbesar kedua di Pulau Jawa setelah Jakarta. Seperti halnya Jakarta yang mempunyai pelabuhan Tanjung Priok, Surabaya pun terdapat pelabuhan yang cukup berperanan untuk pengembangan perekonomian sejak masa lalu hingga kini yaitu Kalimas dan Tanjung Perak.

Kedua pelabuhan ini meskipun fungsi dari masing-masing pelabuhan sangatlah berbeda, namun keduanya masih berkaitan dengan riwayat keberadaannya. Sebelum ada Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Kalimas merupakan satu-satunya pelabuhan yang ada di Kota Surabaya yang berlokasi di muara Kalimas. Sampai sekarang Pelabuhan Kalimas masih digunakan sebagai bongkar muar barang-barang, terutama dari kapal-kapal kayu, tongkang-tongkang dan perahu-perahu kecil lainnya, dan aktivitas yang ada di Kalimas berupa pelayaran rakyat. Adapun Tanjung Perak sekarang sudah menjadi pelabuhan samodra yang modern sehingga berbagai macam kapal besar bisa bersandar di Tanjung Perak.

Surabaya dilalui oleh dua sungai besar yaitu Sungai Brantas dan Kali Surabaya (Kalimas dan Kali Pegirian). Sungai Brantas menghubungkan wilayah Surabaya di pedalaman dengan pantai Jawa Timur. Sungai Brantas mempunyai dua cabang, yaitu ke kanan dan ke kiri. Untuk cabang sebelah kanan bernama Kali Porong, sedangkan cabang sebelah kiri dinamakan Kalimas yang mengalir ke arah Timur laut, membujur dari selatan ke utara membelah kota yang melintasi Kota Surabaya dan bermuara di Selat Madura. (Sugiarti, dkk. 2004: 20 - 21)

Pada awalnya nama Kalimas tidak ada, yang ada adalah Kali Surabaya, dan Kalimas sendiri merupakan terusan dari Kali Surabaya. Muara Kali Surabaya di kawasan kota dipindahkan ke Kalimas, hal ini disebabkan karena dibangunnya sebuah kanal oleh Belanda untuk kepentingan transportasi perdagangan, mengakibatkan aliran Kali Surabaya mati dan nama Kalimas disandangkan pada kanal tersebut. Oleh karenanya nama Kalimas lebih dikenal dari pada nama Kali Surabaya, (Purwono, 2011: 87). Apalagi Kalimas selalu disebut-sebut oleh para pedagang maka nama Kalimas menjadi semakin terkenal. Kalimas adalah sumber kehidupan bagi penduduk Surabaya. Disamping sebagai jalan lalu lintas dan pengairan bagi persawahan, maka yang paling penting sebetulnya Kalimas adalah sumber air bagi penduduk Surabaya, (Handinoto,1996: 87),

Pada waktu itu sebagai sarana transportasi air, sungai Kalimas benar-benar menjadi jalur utama yang menghubungkan perairan lepas dengan pedalaman pulau. Bahkan Belanda membangun kanal atau terusan yang langsung menghubungkan perairan laut dan pusat kota (Jembatan Merah). Pentingnya sungai atau Kalimas sebagai faktor perhubungan dibuktikan dengan adanya pasar-pasar tradisional yang terletak di sepanjang aliran Kalimas antara lain: Cantikan, Pabean Babakan, Pasar Besar, Genteng, Tunjungan, Keputran, Wonokromo, Kedurus dan Karangpilang. (Suwandi, 2012: 14). Perahu yang berasal dari pedalaman Pulau Jawa dan mengarah ke Kota Surabaya tempat nantinya muatan akan dijual dipasar. Melalui sungai transaksi perdagangan dan pertumbuhan ekonomi terdongkrak (Purwono, 2011: 86).

Oleh karena adanya perkembangan perekonomian lokal dan juga perekonomian kolonial yang semakin besar, maka perubahan dan perkembangan transportasi air pun sangat diperlukan. Untuk itulah maka Kalimas mempunyai peranan yang cukup penting.

Akltivitas pelayaran berada di bagian ujung utara Kalimas. Aliran Kalimas memang sangat strategis dan cukup memadai sebagai lalulintas air ke pedalaman. Kapal-kapal kecil bisa berlayar menyusuri sungai tersebut menuju kota dan berhenti berlabuh di Jembatan Merah.

Pada waktu itu Jembatan Merah sebagai tempat untuk berlabuh kapal-kapal kecil yang membawa barang-barang berupa kain cita, kayu, rotan, dan lain-lain, dan nantinya kapal-kapal ini akan kembali dengan membawa barang-barang hasil bumi ataupun rempah-rempah dari pedalaman seperti beras, kopra, kopi, gula, tembakau, indigo dan sebagainya. (Trisulistiyono., 2003: 111). Oleh karena itulah maka di sekitar Jembatan Merah ini muncul pasar, stasiun, terminal, dan pertokoan yang didominasi para pedagang Cina.

Pada masa itu sungai Kalimas bisa dikatakan sebagai pelabuhan yang terletak di tengah kota dan Jembatan Merah digunakan sebagai terminal. Oleh karenanya kapal-kapal dagang yang berukuran besar tidak bisa masuk melalui Kalimas dan terlebih dahulu harus berlabuh di Selat Madura. Untuk membongkar atau memuat barang-barang kemudian menggunakan tongkang-tongkang atau kapal-kapal kecil, agar bisa masuk sampai ke tengah kota. Kapal-kapal kecil itu kemudian menelusuri Sungai Kalimas hingga mencapai pelabuhan utama yang berada di sekitar Jembatan Merah. Pada tahun 1821, jembatan ini disebut dengan *Roode Brug* yang berarti Jembatan Merah karena dicat merah. (Raap, O.J., 2015: 223) Sampai sekarang jembatan ini tetap disebut dengan Jembatan Merah, meskipun sudah mengalami renovasi yang semula terbuat dari kayu diganti dengan beton, namun warna cat merah masih tetap digunakan sebagai tanda untuk memudahkan orang-orang di luar Kota Surabaya yang ingin mengetahui Jembatan Merah. Sampai sekarang Jembatan Merah menjadi salah satu ikon Kota Surabaya yang legendaris.

Adapun letak Jembatan Merah saat ini berada di wilayah Kota Surabaya dan berdekatan dengan kompleks pertokoan yang dinamakan Kembang Jepun, di sebelah utaranya terdapat Jembatan Merah Plaza sedang di sebelah baratnya terdapat gedung Internatio, dan di selatannya sudah dibangun sebuah hotel yaitu Hotel Ibis. Di sebelah timur pinggiran Kalimas adalah perkantoran dan di sebelah baratnya dahulu merupakan terminal bus. (Suwandi, 2011: 170)

Untuk bisa masuk ke kota dan berlabuh di Jembatan Merah tentu saja harus melalui beberapa jembatan. Salah satu jembatan yang cukup tua adalah jembatan *petekan*. Jembatan ini dibuat pada sekitar tahun 1900 oleh NV. Braat and Co, dan disebut dengan *Ophaalbrug*. Jembatan ini tergolong modern dan dirancang dapat dinaikkan dan diturunkan. Karena saat itu sungai Kalimas menjadi alur transportasi perahu tradisional yang membawa barang ke kawasan perdagangan di Kembang Jepun, (Purwono, 2011: 90). Jembatan *petekan* berasal dari kata "petek" yang berarti muncul. Dahulu jembatan *Petekan* ini dapat dibuka dan ditutup. Bila ada kapal yang akan lewat maka jembatan itu akan dibuka, sementara itu angkutan darat yang akan lewat harus berhenti dahulu. Setelah kapal lewat, maka jembatan itu akan menutup kembali dan angkutan darat pun bisa lewat kembali.

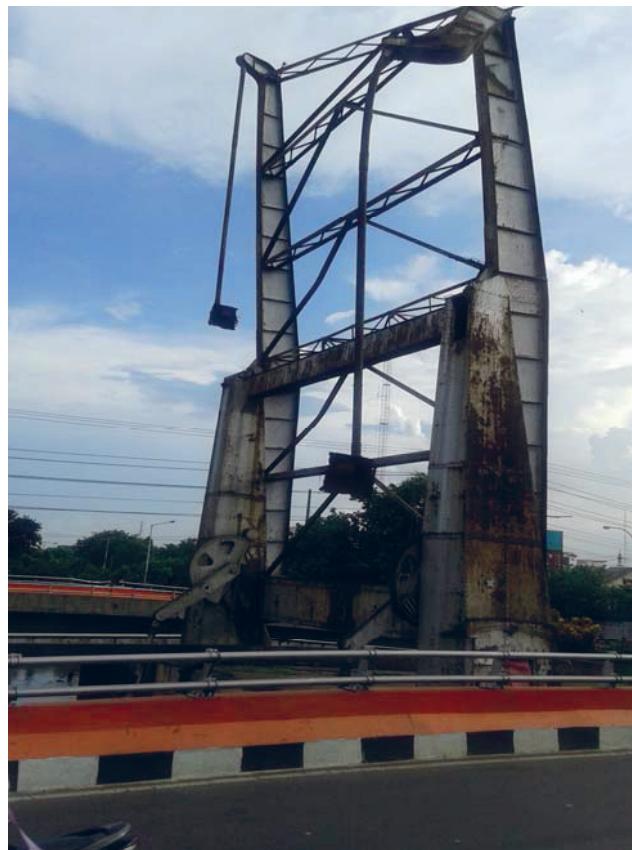



Foto1. Jembatan Petekan Tahun 2016
Sumber: Koleksi Tim peneliti

Jembatan ini sekarang sudah tidak digunakan lagi namun masih tetap berdiri sebagai bangunan cagar budaya. Untuk kelancaran lalu lintasnya kemudian di sisi kiri dan kanan jembatan lama dibangun jembatan beton yang cukup kuat sehingga lalulintasnya pun menjadi lancar.

Kalimas pada waktu itu merupakan pelabuhan yang cukup ramai, karena pelabuhan ini sebagai penghubung antar pulau, seperti ke Banjarmasin, Makasar, Bima, Waingapu, dan lain sebagainya dan hanya kapal-kapal kayu saja yang bisa bersandar.

Pada waktu itu kalau dihitung perbulannya hampir 100 kapal kayu yang keluar masuk di pelabuhan Kalimas. Bila ada kapal yang lebih besar maka kapal itu harus bersandar di Selat Madura, kemudian kapal-kapal kecil atau tongkang-tongkang yang akan membawa barang muatan untuk dibawa ke kota melalui pelabuhan Kalimas. Demikian pula sebaliknya, kapal-kapal kecil akan membawa kembali barang-barang hasil dari pedalaman untk dibawa ke atas kapal besar yang bersandar di Selat Madura.

Foto. 2 Foto udara Kalimas tahun 1930an
Repro dari Purwono,.2006

Foto 3. Penurunan kapal buatan PT. Mufakat di Kalimas
Repro koleksi pribadi Imron Sofyan

Di sisi kiri dan kanan sungai Kalimas terdapat pangkalan sebagai tempat penyeberangan dengan menggunakan tambang, seperti yang berada di Jalan Peneleh Surabaya. Di kedua tepi Sungai Kalimas dibangun pangkalan kayu yang dibuat sesuai dengan lantai dasar dari perahu tambang. Fungsinya untuk mempermudah naik turun penumpang dan proses bongkar muat barang, sedangkan di tengah badan perahu dibuat semacam pagar yang dapat dipegang oleh penumpang agar mereka tidak terlempar dari perahu jika perahu bergoyang.

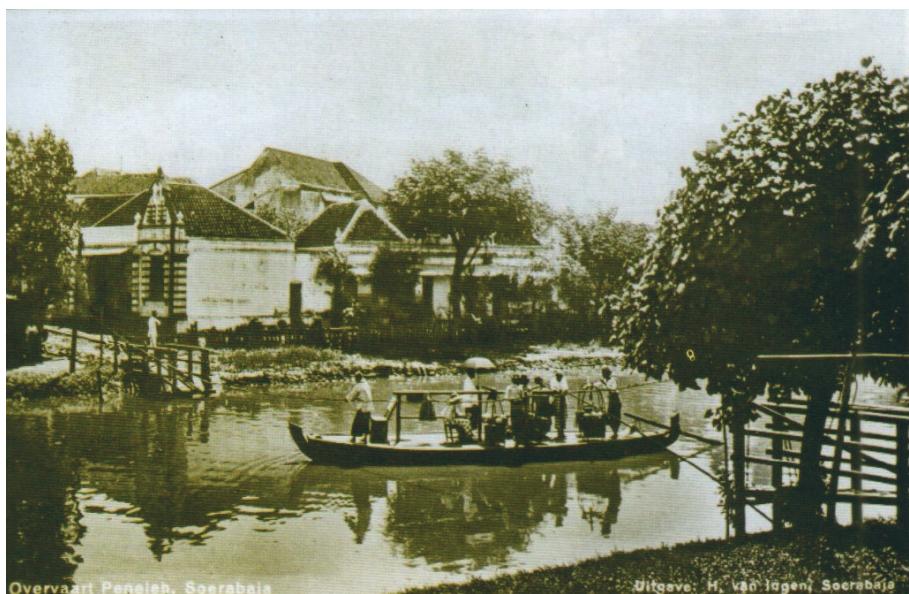



Foto. 4. Kapal menyeberangi Sungai Kalimas
Repro dari Raap, 2015: 81.

Pada tahun 1950an Kalimas dilakukan pengerukan, hal ini disebabkan karena adanya sedimentasi sehingga sungai mengalami pedangkalan, akibatnya kapal tidak bisa masuk. Pengerukan ini memakan waktu kurang lebih satu setengah bulan. Selama pengerukan kapal-kapal tidak diperbolehkan berlabuh sampai dekat jembatan gantung. Apabila pengerukan sudah selesai maka akan dikeluarkan pemberitahuan maka kapal-kapal sudah bisa berlabuh kembali mendekati jembatan gantung.

Kalimas merupakan pelabuhan yang digunakan untuk pelayaran rakyak (PELRA), karena kapal-kapalnya kecil dan diusahakan oleh rakyat. Pelayaran rakyat sebagai usaha rakyat yang bersifat tradisional yang merupakan bagian dari usaha angkutan perairan. Pelayaran ini menggunakan kapal-kapal kecil dan wilayah operasionalnya di seluruh perairan Indonesia (Triatmodjo, 2015: 4). Usaha masyarakat tersebut memiliki ciri dan sifat tradisional yaitu

mengandung nilai-nilai budaya bangsa yang tidak hanya pada cara usaha serta pengelolaannya, misalnya mengenai hubungan kerja antar pemilik kapal, dengan awak kapal, tetapi juga pada jenis kapal dan bentuk kapal yang digunakan.

Pada tahun 1900-an, Pelabuhan Tanjung Perak masih merupakan kolam ikan (Handinoto, 1996: 92). Oleh karena dirasa bahwa Kota Surabaya memerlukan pelabuhan yang cukup memadai sehingga kapal-kapal besar bisa masuk ke dermaga, maka pemerintah kolonial mengusulkan agar dibangun pelabuhan yang besar agar kapal-kapal besar bisa masuk merapat ke dermaga.

Pada tahun 1907 *Raad van Nederlands Indie* (Dewan Perwakilan Hindia Belanda) mengusulkan kepada Gubernur Jenderal agar Surabaya diberi pelabuhan yang lebih baik. Setelah melalui pembicaraan bersama baik dengan para arsitek Belanda dan laporan dari pemerintah Hindia Belanda maka usulan pembuatan pelabuhan yang lebih besar pun disetujui. Melalui perencanaan yang matang pembangunan pelabuhan Tanjung Perak pun dilakukan. Kolam ikan diurug, dijadikan bagian dari pelabuhan, disamping itu ada juga bagian-bagian lain yang perlu pengurugan. Sesuai dengan rencana maka pembangunan pelabuhan dilaksanakan, jadilah pelabuhan Tanjung Perak yang dilengkapi dengan bagian perumahan, industri dan gudang-gudang (Handinoto, 1996: 121)

Pelabuhan Tanjung Perak berada di sebelah barat muara Kalimas dan sesuai dengan rencana pengembangan Pelabuhan Tanjung Perak yang dimulai pada tahun 1875, baru bisa ditindak lanjuti pada tahun 1907. Dengan mendatangkan para arsitek dari Negeri Belanda akhirnya pada tahun 1921 bisa selesai. Kenapa Tanjung Perak dibangun, hal ini disebabkan karena fasilitas pelabuhan di sepanjang sungai Kalimas sudah tidak mampu lagi menampung aktivitas pelabuhan, akibat dari berkembangnya kegiatan ekonomi di Surabaya dan Jawa Timur pada umumnya.

Selain itu dibangunnya Pelabuhan Tanjung Perak dimaksudkan selain untuk kepentingan ekonomi juga untuk kepentingan pertahanan yaitu dengan dibuatnya *marine establishment* (pangkalan Angkatan Laut) di sisi timur Kalimas. Dengan demikian Pelabuhan Tanjung Perak memiliki peranan yang besar guna mendukung pengembangan sebuah wilayah menjadi sebuah wilayah yang strategis untuk pertahanan (Sugiarti, dkk. 2004: 22)

Dengan kata lain Pelabuhan Tanjung Perak mempunyai banyak peran, selain sebagai pelabuhan yang menampung segala macam aktifitas pelabuhan seperti bongkar muat barang dan penumpang, juga sebagai pangkalan militer angkatan laut yang bisa menjaga keamanan di lingkungan wilayah laut. Selain itu juga sebagai pintu gerbang perdagangan di wilayah timur.

Dinamakan pelabuhan Tanjung Perak, konon menurut cerita karena di tempat itu banyak harta karun berupa perak yang berasal dari kapal-kapal yang tenggelam (Raap, OJ, 2015: 242). Namun ada pula yang menyebutkan mengapa disebut Tanjung Perak, hal ini disebabkan karena pembangunan pelabuhan ini menghabiskan dana cukup banyak, berupa uang gulden dan uang gulden ada yang dibuat dari perak. Oleh karena itulah maka pelabuhannya dinamakan Tanjung Perak.

Pada waktu itu sebelum dibangun menjadi satu pelabuhan yang besar, Tanjung Perak masih berupa pantai biasa yang pada waktu pasang tergenang air. Sampai dengan tahun 1870, kapal-kapal kecil masih mennggunakan fasilitas dermaga di sepanjang muara Kalimas. Setelah pembangunan selesai Tanjung Perak bisa berkembang dan menjadi pelabuhan yang cukup besar yang mampu disinggahi kapal-kapal besar.

Untuk menghubungkan pelabuhan Tanjung Perak dengan pusat kota yang berada di sekitar Jembatan Merah yang berjarak kurang lebih 4 -5 km dari pelabuhan maka dibangunlah sebuah jalan kembar dengan lebar 48.00 m. Di sebelah timur dinamakan Jln. Perak Timur dan di sebelah barat dinamakan Jln. Perak Barat, sedang di sebelah kiri dan kanan jalan, dibangun untuk jalan tram listrik dengan lebar 12.00 m.(Raap, OJ, 2015: 242)

BAB III
PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA ABAD XX

A. Masa Kolonial Belanda

1. Kebijakan Pemerintah

Suatu kebijakan muncul berdasarkan adanya berbagai pertimbangan, dalam hal ini kebijakan pemerintah di bidang kemaritiman. Adapun penerapannya disesuaikan atau diukur dari hubungan antara pembuat kebijakan dengan kegiatan yang mendukungnya. Lahirnya kebijakan itu bertujuan untuk mengatasi berbagai persoalan yang muncul demi sesuatu yang diharapkan.

Selama abad ke-19 banyak terjadi perubahan dalam pelayaran dan perdagangan di Hindia Belanda (Indonesia). Perubahan itu disebabkan adanya persaingan antara Inggris dan Belanda meliputi beberapa hal, antara lain:

a. Adanya peningkatan intensitas pelayaran Inggris di perairan Asia
b. Adanya intervensi pemerintah Kolonial dalam pelayaran dan perdagangan.
c. Adanya perubahan dari monopoli Belanda ke perdagangan bebas Ingris, yang merupakan hasil dari persaingan antara keduanya dalam hal kekuatan laut (Djaenuderajad, E, Peny, 2013: 319)

Oleh karena adanya beberapa hal disebutkan di atas itu, pemerintah Kolonial Belanda pada tahun 1818 mengeluarkan kebijakan baru dalam hal pelayaran. Kebijakan tersebut berisi peraturan yang pada inti pokoknya mengatakan bahwa:

> "...... kapal Belanda dan kapal pribumi dari kerajaan-kerajaan yang telah melakukan perjanjian dengan pemerintah Kolonial, diijinkan

> untuk singgah di dergama bandar di Jawa dan Madura. Bagi kapal-kapal lain di Asia dan Afrika yang menjadi koloni Eropa, hanya diperbolehkan singgah di Batavia dan dengan izin khusus dapat berlabuh di Semarang atau Surabaya. Kecuali untuk jung-jung China hanya boleh di Batavia" (Djaenuderadjat, Peny, 2013: 319-320).

Mencermati kebijakan berisi peraturan tentang pelayaran kapal asing, kapal Belanda, dan pribumi sungguh nampak perbedaannya. Bagi kapal asing terutama Cina hanya diijinkan singgah di satu pelabuhan yaitu Batavia. Hal ini dikarenakan pemerintah Kolonial berpendapat bahwa kapal-kapal Cina akan mengalahkan kapal-kapal pribumi. Berbeda dengan kapal asing lainnya masih dapat berlayar di pelabuhan besar diluar Batavia, yaitu Semarang dan Surabaya walaupun harus mendapatan ijin khusus. Adapun kapal-kapal pribumi tetap diperbolehkan singgah di seluruh pelabuhan yang ada di Jawa maupun Madura.

Selain peraturan yang disebutkan itu, pemerintah Kolonial juga memungut pajak yang berbeda bagi kegiatan perdagangan antar pulau. Namun untuk kapal-kapal pribumi pajak yang dikeluarkan dihitung serendah mungkin. Bahkan pelayaran dan perdagangan di wilayah Jawa dan Madura kapal pribumi dibebaskan dari pungutan pajak (Djaenuderadjat, E, Peny, 2013: 320). Maksud dan tujuan pemerintah menerapkan kebijakan semacam itu agar monopoli serta proteksi bagi kapal-kapal Hindia Belanda tetap dapat dipertahankan. Dalam soal impor dan ekspor barang pun Belanda hanya membuka Batavia sebagai pelabuhan yang diandalkan untuk kapal-kapal asing. Kenyataan seperti itu tidaklah menyurutkan persaingan antara Belanda dan Inggris dalam hal pelayaran. Justru Inggris terus mencari cara bagaimana agar dapat

menghentikan monopoli dan melawan kebijakan yang diambil pemerintah Kolonial Belanda. Oleh karena itu, Rafles berusaha membangun pelabuhan di sekitar Semenanjung Melayu. Adanya pelabuhan itu dimaksudkan untuk menyaingi pelabuhan Batavia dan melindungi perdagangan Inggris.

Baru pada tahun 1819 Raffles berhasil membuka Pelabuhan Singapura. Dengan semakin berkembangnya Pelabuhan tersebut menjadikan pemerintah Kolonial mulai memperhatikan kapal-kapal asing. Hal itu dikarenakan banyak kapal-kapal yang sebelumnya berlabuh di Pelabuhan Nusantara beralih ke pelabuhan Singapura. Kenyataan ini membawa dampak berkurangnya sebagian aset perdagangan Hindia Belanda beralih ke Singapura (Djaenuderadjat, E, Peny, 2013: 321). Agar aset perdagangan tersebut tidak "lari" ke wilayah kekuasaan Inggris, pemerintah Kolonial segera membangun pelabuhan-pelabuhan bebas. Semenjak pelabuhan tersebut dibangun banyak kapal-kapal pedagang dari berbagai penjuru berdatangan, seperti halnya Eropa, Cina, Arab, India, Melayu, Bugis, Jawa bahkan Bali. Dibangunnya pelabuhan-pelabuhan itu dalam rangka untuk menyaingi Singapura yang semakin berkembang. Namun demikian Pemerintah Kolonial menyadari bahwa hal tersebut bukanlah satu-satunya kebijakan yang diambil. Oleh karena itu pada pertengahan abad ke-19 pemerintah mulai fokus adanya penguatan jaringan pelayaran. Terutama jaringan antara Batavia dengan pelabuhan-pelabuhan utama lainnya seperti Makasar, Belawan dan juga Pelabuhan Surabaya.

Pelabuhan di Surabaya yang kini lebih dikenal dengan sebutan nama Pelabuhan Tanjung Perak merupakan salah satu pintu utama bagi pelabuhan-pelabuhan lain yang ada di Indonesia. Di samping itu pelabuhan ini juga merupakan pelabuhan terbesar kedua sesudah Jakarta.

Selain menjadi pusat pengumpulan dan bongkar muat barang muatan bagi kota yang ada di Jawa Timur, Tanjung Perak juga merupakan pusat transportasi wilayah Inonesia Timur. Terlebih lagi bahwa pelabuhan tersebut menjadi jalur pelayaran antara pulau dan bahkan juga internasional. Oleh karena itu tidaklah berlebihan apabila Tanjung Perak menjadi pelabuhan laut utama di Jawa Timur (Widodo D.I: 432).

Sebelum Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya dibangun oleh pemerintah Kolonial Belanda, segala aktivitas yang berkaitan dengan transportasi laut dan perdagangan berpusat di Kalimas. Kalimas pada waktu itu menjadi pusat lalu lintas jalan laut ramai dikunjungi oleh kapal-kapal uap kecil atau perahu layar dari berbagai pulau yang ada di Hindia Belanda. Adapun kapal-kapal uap bertonase besar hanya dapat berlabuh dan buang sauh di tengah Selat Madura. Oleh sebab itu untuk membongkar dan memuat barang-barang kargonya digunakan kapal sekunar atau kapal tunda (Widodo, D.I, : 433).[1]

Dengan kapal tunda tersebut barang-barang itu kemudian diangkut menuju pusat kota melalui Kalimas sampai bersandar di pelabuhan utama. Pelabuhan utama Surabaya pada waktu itu berada di sekitar Jembatan Merah dan dikenal dengan sebutan Pelabuhan Pasar Krempyeng.[2] Tempat inilah dahulu merupakan pelabuhan tua dan menjadi pusat Kota Surabaya.

Sebagaimana halnya pelabuhan-pelabuhan lain di Jawa yang berada di muara sungai, maka masalah utama yang dihadapi adalah adanya pendangkalan alur pelayaran. Tidak terkecuali bagi pelabuhan Surabaya. Selain terjadi pendangkalan, arus lalu lintas perdagangan di pelabuhan ini

---

[1] Wawancara dengan Suparman pada tanggal 6 April 2016 di Surabaya
[2] Wawancara dengan Suparman pada tanggal 6 April 2016 di Surabaya

terus berkembang sehingga arus barang mengalami peningkatan juga. Dengan bertambah ramainya arus transportasi maka fasilitas tempat berlabuh di dermaga Kalimas sekiranya sudah tidak memadai lagi.

Berdasarkan kenyataan di atas, maka para pedagang yang melakukan bongkar muat di pelabuhan tersebut mulai berpikir dan berpendapat bahwa:

> "...... pertumbuhan lalu lintas perdagangan dan kargo menimbulkan suatu peningkatan akan adanya suatu sarana penunjang berupa pelabuhan. Ditambah lagi dengan seringnya kemacetan lalu lintas kargo yang membuktikan bahwa fasiltias-fasilitas tua di pelabuhan Jembatan Merah tidak memungkinkan lagi (Widodo, D.I: 433).

Menyadari akan adanya beberapa hal dan pemikiran semacam itu, maka muncullah gagasan untuk membangun pelabuhan baru yang cukup memadai. Agar gagasan itu dapat diwujudkan, maka pada tahun 1875 seorang insinyur Belanda bernama I.W de Jong mendapat order "proyek" untuk merancang pembangunan pelabuhan tersebut. Hal ini dimaksudkan agar kapal-kapal besar dapat merapat dan bongkar muat barang itu dengan sendirinya tanpa harus memerlukan bantuan kapal-kapal kecil atau kapal sekunar. Dapat disayangkan bahwa rancangan itu ditolak oleh pemerintah, dikarenakan harga yang ditawarkan dianggap terlalu mahal (Djaenuderadjat, E: Peny, 213, Widodo, D.I: 434).

Hingga sampai akhir abad ke-19 Kota Surabaya masih belum mempunyai pelabuhan yang cukup *representatif*. Pelabuhan utama Surabaya tetap berada di alur Kalimas, sehingga kegiatan bongkar muat kargo masih tetap berada di selat Madura. Untuk mengangkut barang-barang ke pusat kota (dalam hal ini di Jembatan Merah)

menggunakan tongkang atau kapal-kapal kecil. Adapun rancangan pembangunan pelabuhan Surabaya yang diusulkan oleh J. W. de Jong tahun 1875 tetap terabaikan, bahkan tidak ada kelanjutannya.

Semenjak tahun 1875 hingga awal abad ke-20 berbagai desakan kepada pemerintah Kolonial untuk membangun tetap berlangsung, setelah lebh dari tiga puluh tahun yaitu 1907 *Raad Van Justitie* mengusulkan kepada Gubernur Jenderal agar Surabaya dibangun pelabuhan yang cukup memadai (Handinoto, 1996: 121). Seorang insyinyur Belanda yang lain bernama W.B. van Goor juga mengusulkan suatu rancangan pelabuhan yang lebih realistis jika dibandingkan dengan rancangan yang dibuat oleh Ir. W. de Yongh pada tahun 1875 (Widodo, D.I: 434). Terhadap rencana itu, pemerintah Kolonial merespon apa yang dibuat oleh W.B. van Goor. Oleh karenanya pemerintah membentuk sebuah komisi yang beranggotakan J. Kraus dan G.J de Jong, untuk datang ke Hindia Belanda melakukan uji kelayakan terhadap rancangan W.B. van Goor tersebut. Dari hasil penelitian di lapangan komisi melaporkan kepada Gubernur Jenderal Hindia Belanda pada bulan April 1910.

Adapun laporan tertulis itu berisi saran-saran sebagai berikut:

1. Wilayah perairan Barat Surabaya harus diperdalam hingga dapat dimasuki kapal-kapal sampai kedalaman 8 meter. Untuk itu perlu dibeli mesin penghisap lumpur (*slibzuiger*).
2. Surabaya perlu memiliki pelabuhan dengan kedalaman 9 meter untuk menampung kapal-kapal laut yang berlabuh.
3. Perlu dibangun tempat berlabuh baru sepanjang Kalimas dan Pegirian.

4. Pelaksanaan pembangunan dilakukan secara bekerjasama antara *College van Beheer* dengan *Directeur der Havenwerken* dan pelaksanaan kerjasama ini harus dirumuskan secara jelas.
5. Fungsi Douane sebagai satuan kerja yang memiliki tanggungjawab hukum, memeriksa barang dagangan, diberi tugas baru untuk menyediakan tempat-tempat penyimpanan barang (gudang) untuk perusahaan pelayaran atau perusahaan swasta (N. N, 2008: 3).

Sebagai realisasi dari gagasan van Goor itu, maka pada tahun 1910 pembangunan pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dimulai. Dengan dilakanakan pembangunannya maka jadilah pelabuhan yang cukup memadai, karena dilengkapi juga dengan bagian perumahan, industri, serta gudang-gudang (Handinoto, 1996: 122).

Dengan adanya beberapa hal di atas, Gubernur Jenderal akhirnya mengeluarkan keputusan yang pada intinya menyetujui memberikan anggaran. Anggaran tersebut disesuaikan dengan peruntukannya yaitu untuk perbaikan pelabuhan dan pembuatan jalur kereta api Surabaya.

G.J. de Jong dan J. Kraus bertindak menjadi supervisor pembangunan Pelabuhan Surabaya. Setelah melakukan pengamatan di lapangan selama tiga bulan, para ahli dari Belanda tersebut setuju membangun fasilitas berdasar rancangan van Goor, tetapi dengan beberapa perubahan. Pembangunan yang dikerjakan adalah membuat dermaga sejajar dengan garis pantai, tetapi dibuat lebih mendekat ke daratan, hingga terdapat lahan perairan lebih luas untuk membangun kolam pelabuhan. Pekerjaan teknis dimulai tahun 1912 (www.majalahdermaga).

Mengenai sarana transportasi darat untuk menuju ke pelabuhan Tanjung Perak adalah melalui jalan darat dan juga kereta api barang. Disamping itu apabila menggunakan

jalan dari Kota Surabaya hendak menuju ke pelabuhan itu dihubungkan oleh sebuah jalan kembar. Jalan kembar itu adalah sebelah barat dinamakan Jalan Perak Barat, dan sebelah timur dinamakan dengan Jalan Perak Timur.

Untuk itu kedua proyek yang telah disebutkan di atas pemerintah memberi anggaran sebesar 14.000.000 Gulden dengan perincian sebagai berikut:

a. Pekerjaan kereta api : 1.100.000 gulden
b. Perbaikan pelabuhan : 11.700.000 gulden
c. Pengeluaran tak terduga : 1.200.000 gulden

Anggaran sejumlah itu tidak secara langsung diberikan pemerintah, akan tetapi bertahap. Untuk tahun pertama diberikan 2.000.000 gulden dan selebihnya sesuai dengan tahapan pekerjaan (N.N, 2008: 5). Tahap pertama ni memang tidak ada pembagian rincian mengenai berapa gulden untuk pembangunan pelabuhan maupun jalur kereta api. Namun demikian untuk memperbaiki pelayaran sebelah barat Surabaya oleh Komisi dipertimbangkan adanya pembelian mesin pengeruk lumpur. Hal ini sesuai dengan isi saran tertulis dari Komisi.

Pada awal pembangunan Pelabuhan Tanjung Perak itu salah seorang anggota Komisi yaitu J. Kraus menyatakan akan perkembangan pelabuhan tersebut. Dia bahkan berani menjamin bahwa kelak pelabuhan baru yang sedang di bangun itu dapat membantu perkembangan Kota Surabaya sebagai kota dagang kedua terbesar di Hindia Belanda (Handinoto, 1996: 12).

2. Implementasi

Dalam jangka waktu yang relatif panjang, pemerintah Kolonial Belanda tidak menemuka cara untuk mengatur pelabuhan. Namun akhirnya mereka menyadari bahwa fasilitas dan manajemen pelabuhan -pelabuhan harus dimoderniasasi. Di samping itu pemerintah Kolonial Belanda dengan cepat membangun pelabuhan-pelabuhan

untuk perdagangan bebas, baik di Jawa maupun di luar Jawa. Pelabuhan-pelabuhan ini dibuka sebagai pelabuhan ekspor maupun impor.

Pada belahan kedua abad ke-19, tepatnya tanggal 1 Mei 1859 Pemerintah Belanda menetapkan pembangunan 16 pelabuhan di Jawa. Pelabuhan itu adalah:

a. Pelabuhan Anyer
b. Pelabuhan Banten
c. Pelabuhan Indramayu
d. Pelabuhan Cirebon
e. Pelabuhan Tegal
f. Pelabuhan Pekalongan
g. Pelabuhan Rembang
h. Pelabuhan Pasuruan
i. Pelabuhan Probolinggo
j. Pelabuhan Besuki
k. Pelabuhan Panarukan
l. Pelabuhan Banyuwangi
m. Pelabuhan Panggul
n. Pelabuhan Pacitan
o. Pelabuhan Cilacap
p. Pelabuhan Ratu

Selain yang disebutkan di atas ada tiga pelabuhan yang ditetapkan sebagai pelabuhan impor, yaitu:

a. Pelabuhan Cirebon
b. Pelabuhan Pasuruan
c. Pelabuhan Cilacap

Sedangkan 13 pelabuhan yang lain ditetapkan sebagai pelabuhan ekspor (Zuhdi, 2003: 115-116)

Dengan dibangunnya beberapa pelabuhan tersebut, pemerintah Kolonial kemudian membagi status pelabuhan menjadi

tiga kategorii, yaitu pelabuhan inernasional, pelabuhan untuk perdagangan domestik, dan pelabuhan kecil yang hanya diperuntukkan bagi kapal-kapal lokal (Djaenuderadjat, E, Peny: 2013: 324). Adanya pembangunan dan perubahan pelabuhan yang disebutkan di atas itu menunjukkan bahwa perhatian pemerintah lebih terkonsentrasi di Jawa daripada di luar Pulau Jawa.

Pada tahun 1903 dibentuk *Havencommissie* (Komisi Pelabuhan) dengan tugas untuk merancang pengembangan Pelabuhan Surabaya dengan biaya yang lebih terjangkau, tetapi cukup mampu menjawab tantangan zamannya. Salah satu tugas yang harus dikerjakan adalah membangun fasilitas di luar Kalimas. Khususnya pada bagian barat muara untuk pembangunan pelabuhan baru (http://www.majalahdermaga.co.id).

Pemerintah Hindia Belanda kemudian mengundang J. Kraus dan G.J De Jong dari negeri Belanda untuk memberikan saran di tahun 1910 mengenai manajemen pelabuhan baik pelabuhan besar maupun kecil. Seperti halnya mengenai zaman yang didasarkan pada studi kelayakannya mereka berdua atas pelabuhan Surabaya. Ternyata membuahkan hasil juga, sehingga pelabuhan tersebut dibangun secara bertahap dari tahun ke tahun.

Untuk pembangunan tahap pertama tahun 1910 dilaporkan mengenai pelaksanaan pekerjaan yang telah dilakukan adalah:

a. Pembuatan denah sementara lokasi pelabuhan, diperoleh anggaran 53.470 gulden.
b. Pembuatan rancangan pelaksanaan perbaikan pelabuhan di Surabaya dianggarkan sebanyak 17.700 gulden.
c. Pembangunan dam Oejoeng Piring hingga Djamoeanrif yang dianggarkan sejumlah 13.800 gulden.
d. Penyediaan beton aspal untuk pembangunan dam Ujung Piring hingga Djamoeanrif dengan tariff sebesar 5.000 gulden
e. Melakukan pembelian bahan bakar untuk pengangkutan lumpur dengan anggaran sebesar Rp. 24.810 gulden
f. Melakukan perawatan mesin pengeruk “Kloet” dengan anggaran sebesar 3.494 gulden

g. Membangun pembatas kanal sepanjang Kalimas sampai ibukota Surabaya dengan anggaran sebear 902.900 gulden ditambah lagi sebesar 419.200 gulden. (N.N, 2006: 6).

Selanjutnya telah dibangun 432 M tembok kanal dengan rincian pada sebelah kanan sungai sepanjang 126 M dan sebelah kiri sungai sepanjang 306 M. Sepanjang tahun 1911 tercatat banyak pembangunan besar-besaran yang dilakukan Pemerintah Kolonial Belanda, baik pembangunan fisik pelabuhan maupun infrastruktur di dalam areal pelabuhan. Hal yang menonjol adalah pada tahun ini dibangun 4 barak karantina untuk penyakit pes, dengan biaya sebesar 3.853,17 gulden. Secara keseluruhan dengan ditambah pembiayaan pengawasan konstruksi bangunan telah dikeluarkan biaya sebesar 7.767,49 gulden, (Arsip Prop. Jawa Timur).

Pada tahun 1911 kesibukan pembangunan pelabuhan Surabaya dan fasilitas pendukungnya mulai dikerjakan. Namun demikian, lalu lintas perkapalan dan perdagangan tetap berjalan dan berdasarkan hasil lapangan, selama tahun 1910 hingga 1911 diketahui bahwa kapal laut dan kapal layar yang datang ke Pelabuhan Kalimas Surabaya sebagai berikut:

Tabel 1. Kedatangan Kapal Laut dan Layar di Kalimas Tahun 1910 dan 1911

Kedatangan Kapal Laut dan Kapal Layar	1910		1911	
	JML	Mutan (dalam m3)	JML	Muatan (dalam m3)
Kapal dagang / Niaga	157	596.7285	106	6.073.567
Kapal Uap lainnya	123	17.5323	221	363.882
Kapal-kapal Layar Eropa	32	5.3912	35	50.301
Kapal-kapal Layar Pribumi	23.639	376.712	15.434	357.110
Jumlah	**24.950**	**6.573.232**	**16.796**	**6.844.860**

Sumber : Badan Arsip Propinsi Jawa Timur, 2008.

Berdasarkan tabel di atas, jika dibandingkan kedatangan kapal laut dan kapal layar antara tahun 1910 dan 1911 secara keseluruhan mengalami penurunan jumlah yang cukup signifikan. Hal itu terlihat bahwa dari jumlah kapal layar pribumi yang datang lebih banyak di tahun 1910 jika dibandingkan dengan tahun 1911. Adapun kapal uap lainnya justru mengalmi peningkatan jumlah dari 123 mennadi 221 buah kapal.

Namun demikian dari jumlah muatan mengalami kenaikan, hal ini terjadi pada muatan kapal dagang, kapal uap lainnya. Sedangkan kapal layar Eropa dan kapal-kapal layar pribumi mengalami penurunan jumlah muatan jika dibandingkan antara tahun 1910 dan tahun 1911.

Tahap kedua, berdasarkan hasil capaian tahun 1912 terdapat tiga macam pelaksanaan pembangunan pelabuhan, yaitu:

a. Pekerjaan yang masih belum diselesaikan seperti pembuatan tembok kanal sepanjang Kalimas memperdalam sungai dari Jembatan Merah hingga laut, melakukan perbaika mesin pengeruk (*baggermolen*) "Kloet"
b. Pekerjaan yang baru diterima dan belum dikerjakan, seperti memperdalam sebelah barat, memperbaiki dan memperluas *het Buerau der havenwerken,* dan mempertinggi pembatas Kalimas.
c. Pekerjaan yang sudah diselesaikan antara lain perbaikan-perbaikan pada *Kantoor van den onvanger der in-en uitwoerrechten en accijnzen* dan pendirian secara resmi mensyaratkan *de Eendracht* hingga *Kantoor van hen Havenmeester* (Kantor Kepala Pelabuhan) (N.N.2008: 7).

Dengan dibangunnya tahap kedua itu maka pada tahun tersebut dapat diketahui jumlah jenis kapal dan muatannya, seperti yang tertera dalam tabel berikut.

Tabel 2. Kedatangan Kapal-kapal tahun 1912

Jenis Kapal	Jumlah	Mutan (Dalam M3)
Kapal uap swasta	1.128	6.343.772
Kapal layar	12.874	319.261
Kapal pengangkut barang	5	15.813
Kapal perang pemerintah	166	321.888
Jumlah	**15.173**	**7.000.734**

Sumber: Badan Arsip Propinsi Jawa Timur, 2008.

Selain kapal uap swasta pada umumnya, Pelabuhan Surabaya juga kedatangan kapal uap swasta lain dari berbagai negara yang keseluruhannya berjumlah 520 buah dengan berat muatan mencapai 1966318 M3. Adapun kapal-kapal itu adalah:

a. Kapal berbendera Belanda berjumlah 215 dengan muatan 1.888.283 M^3
b. Kapal berbendera Inggris berjumlah 292 dengan muatan 1.822.240 M^3
c. Kapal berbendera Jerman berjumlah 66 dengan muatan 483.779 M^3
d. Kapal berbendera Jepang berjumlah 16 dengan muatan 106.558 M^3
e. Kapal berbendera Norwegia berjumlah 15 dengan muatan 56.059 M^3
f. Kapal berbendera Perancis berjumlah 1 dengan muatan 2.784 M^3
g. Kapal berbendera Rusia berjumlah 2 dengan muatan 12.619 M^3
h. Kapal berbendera Denmark berjumlah 1 dengan muatan 5.132 M3 (N.N, 2008: 7)

Dari laporan di atas cukup jelas bahwa pada tahun 1912 itu justru kapal berbendera Ingris sejumlah 292 buah kapal, dengan muatan sebanyak 1.822.240 M^3. Kapal berbendera Belanda sebanyak 215 kapal dengan muatan 1.888.283 M^3. Berarti jika

dibandingkan antara kapal swasta berbendera Belanda dengan kapal Ingris masih banyak jumlah kapal Belanda, akan tetapi kalau dari jumlah muatan kapal Ingris masih berada dibawah jumlah muatan berbendera Belanda. Adapun jumlah kapal swasta selama satu tahun berlabuh di Pelabuhan Kalimas (Surabaya) paling sedikit adalah kapal berbendera Perancis dan Denmark hanya ada satu buah.

Walaupun jumlah kapal yang datang di Pelabuhan Kalimas (Surabaya) cukup bervariasi dari berbagai negara dengan jumlah muatan yang berbeda pula namun tetap membawa dampak bagi pelabuhan ini. Dampak adanya kapal-kapal tersebut pada jumlah penerimaan ekspor-impor, serta cukai yang diterima. Dibawah ini dapat dilihat berapa besar dari hasil yang diterima selama tahun 1912 adalah sebagai berikut:

Tabel 3. Jumlah Penerimaan Impor Ekspor di Pelabuhan Kalimas

Jenis Penerimaan	Jumlah
Impor	5.451.834,87 gulden
Ekspor	210.189;15 gulden
Cukai perdagangan minuman keras	39.385,80 gulden
Cukai minyak	1.494.208,94 gulden
Cukai korek api	1.325.720,94 gulden
Cukai tembakau	356,64 gulden
Penyewaan gudang	14.298,55 gulden
Penerimaan lainnya	20.690,24 gulden
Hasil penjualan barang	1.112,07 gulden
Jumlah	**8.557.797,20 gulden**

Sumber: Badan Arsip Propinsi Jawa Timur, 2008.

Data diatas menunjukkan bahwa penerimaan yang didapat oleh pelabuhan Surabaya selama setahun berjumlah 8.557.797,20

gulden. Dari angka-angka yang ada sangat jelas bahwa penerimaan paling banyak adalah dari penghasilan impor sejumlah 5.451.834,83 gulden. Adapun hasil yang diterima paling sedikit berasal dari cukai tembakau sebesar 356,64 gulden.

Untuk pembangunan fisik dari tahun ke tahun tetap dilaksanakan baik oleh pemerintah maupun pihak swasta. Namun demikian kesibukan pembangunan itu tidak terpengaruh adanya kapal-kapal yang berlabuh di pelabuhan tersebut. Di bawah ini dimuat mengenai data-data jumlah jenis kapal yang masuk di Pelabuhan Kalimas Surabaya sejak tahun 1913 hingga tahun 1914 sebagai berikut:

Tabel 4. Kapal yang Berlabuh di Pelabuhan Kalimas Surabaya tahun 1913-1914

Jenis Kapal	**1913**		**1914**	
	Jumlah	**Mutan (dlm m^3)**	**Jumlah**	**Muatan (dlm m^3)**
Kapal uap swasta	1.636	9.240.269	1.278	7.414.470
Kapal layar swasta	2.850	126.016	10.767	244.093
Kapal barang swasta	5	15.724	2	6.466
Kapal uap/perang dan pemerintah	187	258.066	402	380.540
Jumlah	**4.678**	**8.667.075**	**125.449**	**8.045.569**

Sumber : Badan Arsip Propinsi Jawa Timur, 2008.

Untuk tahap ketiga yang berkaitan dengan pembangunan pelabuhan adalah di dirikannya gudang-gudang penyimpanan. Kebutuhan gudang penyimpanan itu sebagai contoh untuk menyimpan gula pasir, garam dan lain sebagainya.

Tahap keempat adalah pembangunan jalan dan jembatan. Jalan-jalan penting yang berhasil dibangun adalah jalan selebar 10 meter dibelakang gudang bertingkat di Kalimas, Jalan Tanjung Perak selebar 12 meter dan jalan Prapatkoeroeng bagian selatan.

Tahap kelimat adalah pembuatan kanal-kanal untuk mempermudah pelaksanaan pembuatan kawasan perdagangan di perairan dangkal. Pembangunan kanal bekerjasama dengan *Hollandsche Aanneming Maatschappij* dan berhasil diselesaikan pada tahun 1922. Tahap keenam berupa perluasan Kalimas yaitu memperluas Kalimas dibagian utara Jembatan Merah.

Selanjutnya tahap ketujuh dibangun sarana pengadan air minum. Selama tahun 1921 pengadan air minum bagi kapal-kapal dipelabuhan dilakukan oleh perusahaan swasta yang bernama N.V "*de Waterleverantie"*. (N.N., 2008: 9).

Tahap kedelapan adalah penyediaan sarana listrik yang dipergunakan untuk penyediaan energi dan penerangan-penerangan. Pada tahun 1918 pemerintah membentuk sebuah seksi yang menangani penerangan listrik pada kawasan pelabuhan.

Tahap kesembilan adalah pembangunan rumah tinggal dan perhotelan. Pembangunan rumah tinggal ditujukan bagi orang-orang Eropa yang menghuni kawasan pelabuhan. Sedangkan gedung perkantoran yang dibangun adalah kantor *Douane* dan Dinas Imigrasi. Untuk Kepala Pelabuhan (*Havenmeester*) yang semula menempati kantor di sebelah utara dermaga dipindahkan pengaruannya ke sebuah kantor yang merupakan gudang gula di sebelah utara dermaga. Kantor tersebut kemudian menjadi Kantor Direksi Pelabuhan (*Cantor van de Havendirectie*). (N.N., 2008: 9).

Berkenaan dengan pembangunan pelabuhan Surabaya, satu hal yang sangat menarik yaitu peningkatan hasil ekspor dan impor serta penerimaan yang diperoleh *Douane* dalam pelaksanaan aktivitas di pelabuhan. Untuk penerimaan *Douane* tercatat sebagai berikut:

Tabel 5. Penerimaan Douane di Pelabuhan Kalimas Surabaya

Tahun	Jumlah
1905	4.450.000 gulden
1910	6.803.000 gulden
1913	9.700.000 gulden
1918	9.835.000 gulden

Sumber: Badan Arsip Propinsi Jawa Timur, 2008.

Melihat kenyataan data-data di atas, sejak tahun 1905 hingga tahun 1918, berarti selama 13 tahun penerimaan dari *Douane* telah mencapai dua kali lipat lebih.

Tabel 6. Nilai Lalu lintas Barang Impor dan Ekspor di Pelabuhan Kalimas Surabaya:

Tahun	Impor	Ekspor	Jumlah
1900			135.000.000
1911	102.000.000	98.000.000	200.000.000
1913	115.000.000	94.000.000	209.000.000
1914	100.000.000	101.000.000	201.000.000
1915	90.000.000	132.000.000	222.000.000
1916	118.000.000	162.000.000	280.000.000
1917	120.000.000	100.000.000	220.000.000
1918	167.000.000	125.000.000	292.000.000

Sumber: Badan Arsip Propinsi Jawa Timur, 2008.

Peningkatan penerimaan pelabuhan terjadi sebagai dampak pesatnya pengelolaan dan aktivitas pelabuhan. Beberapa tahun kemudian tepatnya 1927 dilakukan upaya perbaikan dan pemeliharaan pelabuhan. Pengerukan-pengerukan yang dilakukan oleh perusahaan pengerukan untuk menjaga kedalaman pelabuhan

terus diupayakan pada tahun 1927. Secara keseluruhan kegiatan pengerukan dilaksanakan oleh beberapa perusahan, sebagai berikut.

Tabel 7. Perusahakan Pengerukan di Surabaya

Lokasi	Perusahaan Pengerukan	Hasil Kerja
Bagian Utara	*De Papandajan*	58.740 m^3
	De Maros	23.980 m^3
Bagian Tengah	*De Slamat*	17.316 m^3
	De Maros	30.728 m^3
Bagian Hilir	*De Slamat*	21.918 m^3
	De Maros	89.100 m^3

Sumber: Badan Arsip Propinsi Jawa Timur, 2008.

Setahun kemudian, yaitu tahun 1928 dilaporkan bahwa sejak tahun 1919 hingga 1928 terjadi adanya peningkatan arus lalu lintas kedatangan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya seperti yang ada dalam tabel berikut.

Tabel 8. Jumlah Kapal dan Muatan Kapal di Pelabuhan Tanjung Perak

Tahun	Jumlah Kapal	Jumlah Muatan (Dlm M^3)
1919	1484	7.345.438
1920	1512	8.157.688
1921	1763	9.679.025
1922	1712	9.708.693
1923	1709	10.51.254
1924	1818	12.252.317
1925	1914	13.119.562
1926	1913	14.759.835
1927	2085	14.653.831
1928	2311	17.084.728

Sumber: Badan Arsip Propinsi Jawa Timur, 2008.

Peningkatan arus lalu lintas kapal pada tahun 1927 meningkat cukup pesat pada tahun 1928. Namun jika dibuat rata-rata jumlah muatan per kapalnya antara tahun 1919 dan 1928 adalah 4949 m3 dan 7390 m3. Peningkatan ini merupakan suatu hal yang wajar jika mengingat pesatnya usaha memperdalam dan memperkuat dermaga pelabuhan. Kapal terbesar yang pernah berlabuh di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya adalah "*Christian Huygens"* dari *de Stroomvaart Mij Nederland*. Kapal ini memiliki panjang 173 m dan lebar 20.72 m serta memiliki kedalaman 11 m, dengan berat kotor 44.296 m^3 dan berat bersih 26.259 m^3. (N.N. 2008: 11).

Kapal-kapal besar yang memiliki kedalaman 11 m yang datang setiap tahunnya adalah *de Bondowoso* milik *de Rotterdamsche Llyod, de gretafield* milik *de British Malasses cy* dan *de Antietean* milik *de Antietan Shipping Company* (N.N. 2008: 11). Berdasarkan proses tahap demi tahap pembangunan pelabuhan di Surabaya, dibawah ini dikutipkan penjelasan mengenai bagaimana kapal-kapal yang memasuki pelabuhan dari arah pintu masuk. Menurut Widodo dijelaskan sebagai berikut.

> "Jika kapal memasuki pelabuhan dari pintu masuk sebelah barat, maka kedalaman kapal adalah 8 m *draught*. *Draught* adalah ukuran terbenamnya kapal dalam air. Sedangkan kapal-kapal berukuran besar sebaiknya melalui pintu masuk sebelah timur.
>
> Di sebelah barat dari muara Kalimas dibangun dua dermaga yang agak mendekati "*kolam*" pelabuhan sepanjang 900 m. Di sebelah utara terdapat dermaga luar sepanjang 1.200 m. dermaga dalam depan sepanjang 300 m serta dermaga dalam sepanjang 800 m. dermaga-dermaga tersebut memungkinkan untuk ditambati kapal dengan 9 m *draught*.
>
> Sepanjang sisi timur dari *"kolam"* pelabuhan terdapat dermaga sejenis dengan panjang 160 m. dan sepanjang sisi

barat “*kolam”* dermaga terdapat Dermaga Genoa sepanjang 920 m yang diperuntukkan bagi kapal dengan 9 m *draught.* Sementara Dermaga Holland dibangun sejajar dengan Dermaga Genoa sepanjang 750 m.

Panjang tempat sandar kapal secara keseluruhan adalah 1.650 m bagi kapal dengan 10,5 m *draught*. Dengan cara pengerukan *“kolam’* pelabuhan, maka dermaga-dermaga tersebut masih bisa disandari kapal besar dengan 12 m *draught*.

Pada sisi timur “*kolam*” pelabuhan disediakan bagi tempat tambat perahu-perahu pelabuhan. Sementara di sisi utara Dermaga Genoa telah dibangun tempat tambat kapal-kapal tangker minyak. Pada sisi barat “*kolam”* pelabuhan, sebuah kanal baru bagi pelayaran perahu-perahu kecil dari Kali Perak telah dibangun. Sementara Kalimas telah ditingkatkan kegunaannya dengan cara melebarkan sisi-sisinya serta diperkuat dengan tembok plengsengan. Sekitar 370 m di mulut muara, dipakai sebagai tempat tambat perahu-perahu kecil.

Di Pelabuhan Surabaya[3] (Tanjung Perak) juga dibangun peralatan bongkar muat seperti: *crane* listrik dengan kapasitas mulai dari 1 ½ - 3, 2 ½ - 5 dan 5 – 10 ton yang ditempatkan di sepanjang dermaga. Tiga unit *floating drydocks* dengan kapasitas 14.000, 3.500 dan 1.400 ton. Dua unit *floating crane* dengan kapasitas 25 dan 50 ton. *Coating bridges* dengan kapasitas angkut 160 ton Per Kapal/ jam, serta dua *floating bunkerer* dengan kapasitas 60 ton Per kapal/ jam (Widodo,D.I. 435-436).

Hal-hal semacam itulah sebagian pendukung pembangunan dan perkembangan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sebagai

[3] Pelabuhan Surabaya yang dimaksudkan di bagian ini adalah Pelabuhan Tanjung Perak, hal itu merujuk pada pembangunan yang dilakukan untuk menjadi pelabuhan yang modern pada masa itu.

pelabuhan yang modern. Berikut foto perkembangan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Foto 5: Kantor Pelabuhan Tanjung Perak Tahun 1930
Repro: Purwono, N. 2006: 168

GEZICHT OVER DE KALI MAS EN DEN NIEUWEN HAVENAANLEG TE SOERABAJA.
Sumber : Indie, 1918-1919 (Koleksi Perpustakaan Nasional RI)

Foto 6. Pelabuhan Baru/ Tanjung Perak
Sumber: Repro dari Perpusnas RI

De haven van Soerabaja, uit een vliegtuig gezien.

Foto.7 Pelabuhan Tanjung Perak
Sumber: Repro dari Perpusnas RI

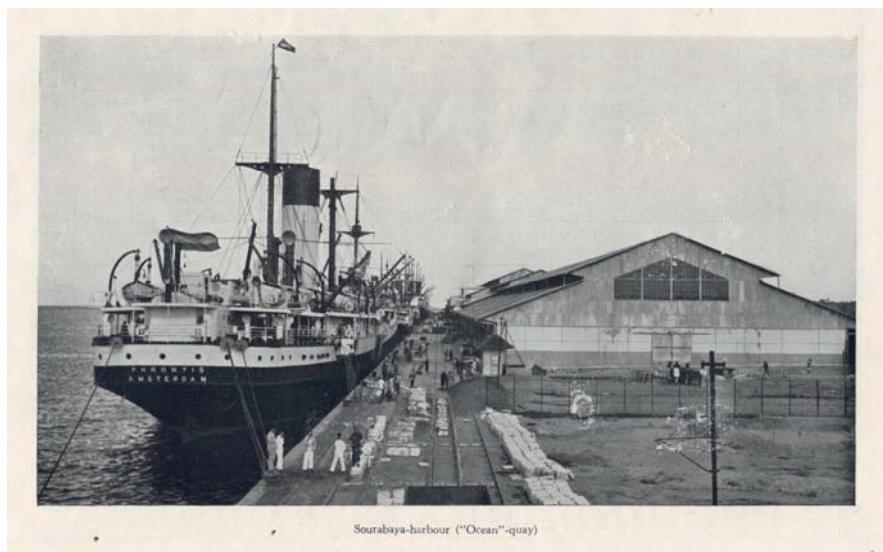



Foto 8: *Rotterdamskade* Th. 1922
Repro dari Purwono, N. 2006: 168 & 170

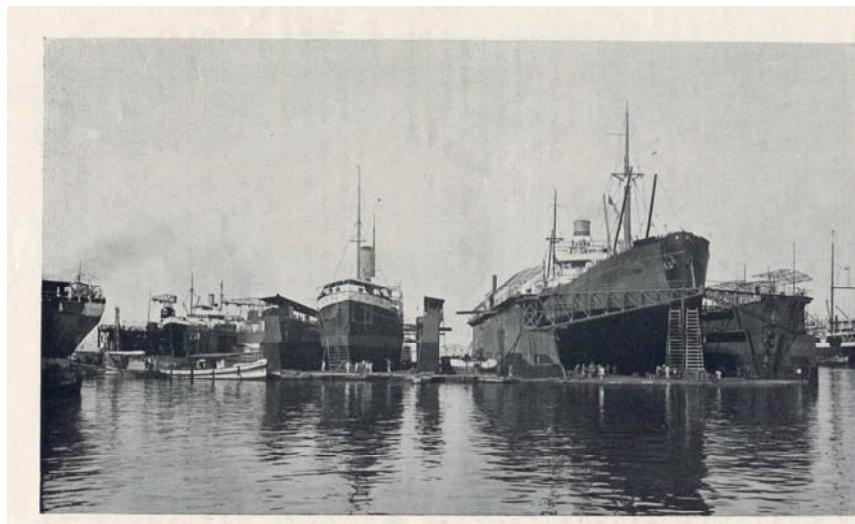



Foto 9: Kunjungan Gubernur Jenderal D. Fock di *Rotterdamkade.*
Repro dari Purwono, N. 2006: 168 & 170

Sourabaya-harbour ("Ocean"-quay)

Foto 10: Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya
Sumber: Repro dari Perpustakaan Nasional RI

Floating drydocks in Sourabaya-harbour

Foto 11: *Floating Drydocks* Di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya
Sumber: Repro, Koleksi Perpustakaan Nasional RI.

Foto 12: Pegecoran Kapal
Repro dari Purwono, N. 2006: 171

B. Pelabuhan Masa Pendudukan Jepang: Suramnya Dunia Maritim di Surabaya

Tatkala Jepang melakukan ekspansi ke Hindia Belanda pada tahun 1942, Jepang bergerak dengan kekuatan angkatan laut yang besar. Terkait dengan bidang transportasi laut dan pelabuhan, pada awal masa pendudukan pemerintah Jepang harus bersandar pada kapal-kapal perang dan maskapai pelayaran Jepang sendiri. Namun demikian, untuk dimobilisasi jumlah kapal Jepang sangat terbatas dibanding kebutuhan yang ada, baik untuk kepentingan angkutan militer maupun angkutan sipil. Untuk menangani masalah transportasi laut, Jepang membentuk Departemen Perkapalan (*Zosenkyoku*). Kebijakan yang segera diambil Jepang adalah memerintahkan pendaftaran semua kapal-kapal dengan kapasitas 5 ton ke atas, termasuk kapal tongkang, melarang pengangkutan barang dan orang tanpa izin, serta menerapkan monopoli transportasi antar-pulau. Kapal-kapal yang ditenggelamkan dalam rangka politik bumi hangus Belanda diangkat kembali dari dasar

laut oleh Jepang dan diperbaiki untuk memulihkan armada angkutan (Wasino, 2014: 367-368).

Untuk memenuhi kebutuhan tenaga terampil di bidang pengoperasian kapal, sejak bulan April tahun 1943 pemerintah pendudukan Jepang menyelenggarakan kursus-kursus singkat di bidang pelayaran. Kursus berlangsung kurang lebih selama dua bulan dan bertempat di Jakarta. Mereka yang lulus kursus diwajibkan bekerja pada kapal-kapal milik Jepang dan setelah mengabdi selama setahun akan mendapat kesempatan untuk mengikuti ujian. Mereka yang lulus ujian akan mendapat pangkat ahli mesin atau mualim (jurumudi). Setelah penyelenggaraan kursus-kursus pelayaran berjalan satu tahun, pada bulan Maret 1944 pemerintah pendudukan Jepang membuka kesempatan bagi orang-orang Indonesia untuk menempuh pendidikan pada sekolah pelayaran dan pendaftaran dibuka tepatnya pada 4-10 Maret 1944. Pemerintah Jepang membuka (Wasino, 2014: 368) Sekolah Pelayaran Rendah di Jakarta dan Sumenep, sedangkan Sekolah Pelayaran Tinggi dibuka di Jakarta, Semarang, Tegal, dan Cilacap. Pendidikan diselenggarakan tidak hanya di Jawa, tetapi juga di Sulawesi, tepatnya Makassar. Tujuan dibukanya sekolah pelayaran rendah dan tinggi adalah menghasilkan tenaga ahli untuk mengisi posisi kapten kapal (nahkoda) dan masinis kepala. Kebijakan ini dinilai sebagai langkah penting dan strategis dalam rangka membangkitkan kembali karakter kemaritiman orang-orang Indonesia yang pernah kuat pada masasebelum kedatangan bangsa Barat, khususnya pada masa Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit, namun melemah pada masa penjajahan Belanda yang memasung orang-orang Indonesia pada kegiatan-kegiatan ekonomi di sektor agraris (Wasino, 2014: 369).

Dalam pertemuan para pejabat senior di Jepang yang diadakan di Singapura pada pertengahan 1942 diputuskan untuk mengatasi pengangkutan antar-pulau dengan program pembuatan armada perahu kecil berbahan kayu dengan mesin diesel buatan lokal. Jawa dirancang menjadi pusat produksi armada kapal ini dengan

pertimbangan memiliki sumber daya yang diperlukan untuk mendukungnya, yakni kayu jati, kapabilitas teknis, dan pekerja terampil. Sebagai pelaksanaan dari keputusan tersebut, sebanyak 215 orang tenaga ahli didatangkan dari Jepang secara bertahap untuk menangani proyek pembuatan kapal. Keberadaan tenaga ahli Jepang didukung pula dengan perekrutan tenaga-tenaga terampil dari kalangan orang Indonesia sebanyak 44.455 orang. Mereka dipekerjakan di galangan-galangan kapal yang terdapat di berbagai tempat seperti Jakarta, Tegal, Cilacap, Semarang, dan Surabaya (Wasino, 2014: 369).

Kegiatan pelayaran komersial pada masa pendudukan Jepang praktis mengalami kemandegan. Perusahaan pelayaran Belanda dan asing lainnya tidak lagi berfungsi memberi layanan. Pada masa pendudukan semua infrastruktur pelabuhan dan sarana pelayaran yang masih ada dirampas dan dikuasai oleh tentara Jepang. Secara umum selama pendudukan Jepang pelabuhan-pelabuhan dan berbagai fasilitas yang ada tidak terawat, sebagian rusak karena menjadi target politik bumi hangus. Galangan atau dok kering terbesar (15.500 ton) milik pemerintah di Surabaya tenggelam pada saat invasi Jepang. Demikian pula dok Komandan Angkatan Laut Belanda tenggelam karena serangan Jepang.Untuk mendukung kepentingan perang, maka berbagai prasarana dan sarana pelayaran dimodifikasi sedemikian rupa sehingga sesuai dengan tujuan-tujuan militer Jepang (Wasino, 2014: 399).

C. Masa Kemerdekaan

1. Surabaya Masa Revolusi

Soekarno – Hatta atas nama bangsa Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945 mengumandangkan teks Proklamasi Kemerdekan Republik Indonesia di Pegangsaan Timur 56 Jakarta. Pada masa itu Indonesia sedang terjadi kondisi *vacuum of power,* karena Jepang sudah menyerah kepada Sekutu dan belum ada pihak yang secara resmi memerintah Indonesia. Berita Proklamasi tersebut untuk

daerah Jakarta dan sekitarnya cepat diketahui oleh umum, sebab para pemuda membuat pamplet dan menyebarkan berita proklamasi. Di samping itu, mereka juga membuat tulisan di tembok-tembok. Berita melalui radio agak terhambat sebab kantor Radio *Hosokyoku* dijaga dengan ketat oleh pasukan Jepang. Penyiaran berita proklamasi melalui radio baru dapat disiarkan pada pukul 19.00 yang dilakukan oleh Jusuf Ronodipuro seorang pegawai Radio *Hosokyoku* (Djamin, 2006: 104).

Di Surabaya berita proklamasi tersebut tidak bisa langsung diterima oleh masyarakat luas. Hal itu karena terbatasnya sumber berita yang dapat diakses masyarakat. Walaupun demikian ada orang–orang yang karena pekerjaan dan pergaulannya dapat mendengar berita tersebut lebih awal. Pada masa itu semua radio masih berada di bawah pemerintah Jepang, rakyat hanya dapat mendengarkan dari siaran radio melalui pemancar radio siaran pemerintah pendudukan Jepang. Sedangkan untuk media cetak, Surabaya hanya memiliki *Soeara Asia*. Semua berita resmi dari pemerintah yang disiarkan melalui media tersebut bersumber dari kantor berita Jepang yakni *Domei* yang telah mendapat izin dari *Hodokan.*

Surabaya berhasil menangkap berita proklamasi yang disiarkan dari Jakarta. Berita tersebut dapat diterima oleh markonis Suwardi dan Yakub, yang kemudian memberitahukan informasi itu kepada R.M. Bintarti (wartawan) dan Sutomo. Oleh kedua orang itu informasi tersebut kemudian diteruskan lagi ke redaksi *Soeara Asia*. Di samping itu para pemuda telah bergerak dengan menyebarkan berita tersebut ke berbagai tempat di Surabaya. *Soeara Asia* tidak langsung memuat berita tersebut, sebab ada bantahan berita dari Jakarta. Namun akhirnya pada tanggal 20 Agustus 1945 surat kabar *Soeara Asia* memuat secara lengkap berita proklamasi kemerdekaan Indonesia dan Undang-Undang Dasar (Team Kodak X Jatim, 1982: 26-27).

Berita Proklamasi RI akhirnya mulai diketahui secara luas oleh masyarakat Surabaya. Jepang sebagai pihak yang harus menjaga status quo mulai mendapat tekanan dari rakyat yang ingin menjaga kemerdekaannya. Reaksi masyarakat Surabaya terhadap kemerdekaan Indonesia disambut oleh pihak Jepang dengan cara mengeluarkan pengumuman melalui *Kempeta*i yang isinya adalah sebuah peringatan untuk orang-orang Indonesia dan orang Belanda untuk tetap menjaga keamanan. Jepang akan mengambil tindakan keras apabila ada orang yang melanggar aturan tersebut (Nurhajarini, 2011).

Dengan dikumandangkannya Proklamasi Kemerdekaan bukan berarti Indonesia kemudian sudah bebas dari ancaman bangsa lain. Kemerdekaan yang telah dicapai tidak serta merta diterima oleh pihak Jepang (pihak yang dikalahkan oleh Sekutu), pihak Sekutu maupun Belanda (NICA) yang merongrong kekuasaan pemerintah Republik Indonesia yang sah. Oleh karena itu di berbagai tempat berkecamuk perang dalam rangka mempertahankan kemerdekaan. Surabaya menjadi salah satu kota menjadi saksi heroik atas konfrontasi yang terjadi antara pihak Sekutu dan NICA dengan pejuang Republik Indonesia. Sepanjang September 1945 para pejuang Republik Indonesia baik yang berasal dari tentara, kepolisian maupun massa rakyat melancarkan aksi perebutan di berbagai tempat. Markas tentara Jepang, pabrik senjata Don Bosco serta pangkalan Angkatan Laut yang terletak di daerah Ujung menjadi sasaran utama dalam perampasan itu, juga adanya aksi perobekan bendera (Nurhajarini, 2011).

Tindakan perampasan itu merupakan reaksi arek-arek Surabaya karena adanya selebaran yang berisi seruan agar rakyat Indonesia segera merebut kekuasaan dari pemerintah Jepang dan merebut semua senjata perang dari pasukan Jepang. Dalam masa awal kemerdekaan itu tercatat beberapa peristiwa heroic yang terjadi di Surabaya, dua diantaranya adalah peristiwa perobekan bendera di Hotel Yamato pada tanggal 19 September 1945 dan

pertempuran 10 November 1945. Menurut Reid (1966: 88) peristiwa yang terjadi di Surabaya khususnya peristiwa 10 November 1945 merupakan peristiwa pertempuran yang hebat dibandingkan dengan pertempuran lainnya di dalam periode perang kemerdekaan.

2. Djawatan Pelabuhan – Pelindo III: Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya

a. Kebijakan Pengelolaan Pelabuhan

Dengan posisi Indonesia yang berada di antara dua benua dan dua samudra serta wilayahnya yang terdiri atas lautan dan pulau-pulau, maka Indonesia secara geografis merupakan negara yang memiliki potensi kemaritiman yang banyak. Hal itu tentu saja kerena wilayahnya yang memanjang dari barat ke timur dihubungkan oleh laut dengan simpul-simpul berupa pelabuhan di sepanjang pantai. Dengan begitu menjadi sebuah kebutuhan yang penting untuk Indonesia dalam pengembangan pelabuhan.

Selama masa kolonial (Maret 1911) kepelabuhanan (*havenwezen*) pengelolaan dan pengembangannya berada di bawah Departemen *Burgelijke Openbare Werken* (BOW) atau Departemen Pekerjaan Umum. Namun demikian berdasarkan Keputusan Gubernemen tanggal 17 Agustus 1942 No. 6 (*Staatsblad* No. 378) kemudian ditentukan adanya usaha pelabuhan atau *bedriftshaven.* Usaha pelabuhan adalah pelabuhan yang pengelolaannya termasuk modal (*kapitaalslasten*) harus ditutup dari pemasukan pengoperasian pelabuhan. Berbagai pendapatan dan pengoperasian pelabuhan yang dikelola oleh kantor *Douane*[4] dari *Departement Financien* terdiri dari berbagai pajak yakni pajak ekspor impor, segel atau materai, uang barang masuk, uang barang keluar, berbagai cukai, persewaan gudang dan lainnya (Wasino,

---

[4] Kantor *Douane* adalah tempat pemeriksaan perahu-perahu atau kapal-kapal beserta muatannya baik yang masuk dan keluar pelabuhan.

dkk, 2014: 157). Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dalam hal ini masuk dalam perusahaan pelabuhan.

Setelah kemerdekaan Indonesia pengelolaan pelabuhan berada di bawah kewenangan Perusahaan Djawatan Pelabuhan. Oleh karena itu sekitar tahun 1950-1959-an Pelabuhan Tanjung Perak dikelola oleh Perjan (Perusahaan Jawatan Pelabuhan). Berdasarkan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang (Perpu) No. 19/1960 tentang Perusahaan Negara dan Peraturan Pemerintah No. 120 tahun 1961 tentang Perusahaan Negara, pelabuhan besar maupun pelabuhan kecil "yang diusahakan" oleh pemerintah berubah statusnya menjadi Perusahaan Negara (Departemen Perdagangan Dalam Negeri/Urusan Perdagangan Luar Negeri, 1966). Kerja pelabuhan berada langsung di bawah Menteri Perhubungan Laut. Pengusahaan-pelabuhan yang tadinya dikoordinasikan oleh Jawatan Pelabuhan, kemudian dipecah tugas dan wewenangnya. Hal-hal yang menyangkut pengusahaan sebagai *Port Bussines* (PB) dipegang oleh Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan dan yang menyangkut penguasaan dan administrasi atau *Port Adminsitration* (PA) diatur oleh Biro Kepelabuhan (Anonim, tt.: 70). Pengaturan ini dimaksudkan agar pengelolaan pelabuhan semata-mata untuk kepentingan nasional. Dengan demikian kepentingan pemerintah menjadi lebih besar dibandingkan dengan kepentingan swasta atau *Port Users* (PU). Dalam tahap ini PU harus berhadapan dengan PB dan PA dalam birokrasi ekonomi maupun administrasi.

Salah satu faktor penting yang menentukan keberhasilan pengelolaan pelabuhan adalah sistem organisasi pelaksana fungsi pelabuhan. Sebagai penguasa pelabuhan, pemerintah selain melaksanakan tugas pemerintahan juga harus mendorong orientasi bisnis dalam aktivitas pelabuhan sebagai sebuah perusahaan. Struktur pengelolaan pelabuhan pada periode sebelumnya dianggap tidak efektif. Oleh karena itu, pemerintah melakukan perubahan menejemen pengelolaan pelabuhan.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 1 tahun 1969 dan Peraturan Pemerintah No. 18 tahun 1969 tentang Pembubaran PN Pelabuhan, pengelolaan pelabuhan Surabaya baik dari segi pengusahaan (PB) dan segi penguasaan (PA) dipegang sepenuhnya oleh pemerintah dalam bentuk Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) (*PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III, t.t.:*8). Lembaga ini dipimpin oleh penguasa tunggal pelabuhan, yaitu Administrator Pelabuhan (Adpel) sebagai kepala pelabuhan. Di samping Adpel ada sebuah lembaga konsultatif, yaitu Badan Musyawarah Pelabuhan (BMP) dengan tugas membantu mengadakan pemikiran terhadap masalah-masalah yang memerlukan pemecahan bersama dalam pendayagunaan dan pengusahaan pelabuhan. Hasil musyawarah BMP menjadi pedoman bagi Adpel dalam melaksanaan tugasnya.[5] Tujuan perubahan manajemen itu adalah untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi dalam pengelolaan pelabuhan. Dengan pertimbangan bahwa koordinasi, integrasi, dan sinkronisasi pengelolaan pelabuhan perlu dipusatkan dalam satu tangan maka kesatuan-kesatuan pertahanan keamanan yang ditugaskan untuk menyelenggarakan keamanan di wilayah pelabuhan secara taktis dan operasionil ditempatkan di bawah komando Adpel (Departemen Penerangan RI, 1969:3).

Pada tahun 1984 kebijakan pemerintah terkait dengan pengelolaan pelabuhan mengalami perubahan lagi, dalam hal ini adalah untuk pelabuhan strategis pengelolaannya dari prinsip *public utility* di transformasikan kearah komersial dengan membentuk perusahaan umum pelabuhan. Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya masuk dalam dalam Perusahaan Umum

---

[5]Badan Musyawarah Pelabuhan beranggotakan berbagai wakil dari instansi atau dinas yang terkait dengan pelabuhan, masing-masing seorang wakil dari administrator pelabuhan, Departemen Perdagangan, Departemen Keuangan (Bea Cukai), Departemen Hankam, Departemen Tenaga Kerja, Departemen Kehakiman, Departemen Dalam Negeri, Departemen Kesehatan (Karantina), Departemen Pertanian, wakil dari SCI, wakil dari INSA, wakil dari Veemal, wakil dari Pelra, wakil dari Organisasi Usaha Karya Buruh Pelabuhan, dan wakil dari Bank Sentral.

Pelabuhan III. Kemudian sesui dengan Peraturan Pemerintah Nomor 58 tahun 1991, pada tanggal 1 Desember 1992 bersamaan dengan Perusahaan Umum Pelabuhan lainnya dalam rangka memantabkan transformasi komersialisasi penyelengaaraan pelabuhan berubah statusnya menjadi Badan Hukum PT (Persero) Pelabuhan III (*PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III*, tt: 8). Pada saat menjadi Perum ini terjadi pemisahan pada para pegawai, mereka ditawari untuk memilih menjadi pegawai perusahaan negara atau menjadi pegawai negeri. Ternyata banyak yang memilih menjadi pegawai negeri dengan pertimbangan bahwa ke depannya sudah pasti, kalau perum belum ada kepastian, terutama dalam hal penggajian[6]. Oleh karena itulah maka Perum Pelabuhan ini kemudian mengadakan rekrutmen pegawai, dan dalam perkembangannya bisa meningkat dan berhasil.

Adanya Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991, maka pada tanggal 1 Desember 1992 bersama dengan Perusahaan Umum Pelabuhan lainnya dalam rangka memantabkan transformasi komersialisasi penyelenggaraan pelabuhan maka status perum berubah menjadi persero dengan nama PT. Pelabuhan Indonesia III dengan wilayah usaha yang sama dengan sebelumnya hingga sekarang (PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III, t.t:8)

Sejak bernama Perusahaan Umum Pelabuhan, pelabuhan-pelabuhan di Indonesia dibagi menjadi empat wilayah. Untuk Perum Pelabuhan I membawahi pelabuhan di propinsi Aceh, Sumatera Utara dan Riau. Perum Pelabuhan II membawahi pelabuhan di Propinsi Sumatera Barat, Jambi, Sumatera Selatan, Lampung, Kalimantan Barat, Jawa Barat dan DKI Jakarta. Perum Pelabuhan III, mengelola pelabuhan di propinsi Jawa Timur, Jawa Tengah, Bali, NTB, NTT, Timor Timur, Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah. Kemudian untuk Perum Pelabuhan IV, mengelola pelabuhan di Propinsi Sulawesi, Maluku, dan Irian Jaya. Setelah berubah menjadi persero pembagian wilayah ini masih

---

[6] Wawancara dengan bapak Edi Priyanto, di Pelindo III Surabaya tanggal 8 April 2016

tetap sama, tidak mengalami perubahan hanya sekarang Timor Timur sudah tidak lagi menjadi wilayah Pelindo III, karena sudah menjadi negara tetangga[7].

Untuk Pelabuhan Tanjung Perak masuk dalam wilayah Pelindo III, dan di Tanjung Perak ini menjadi pusat dari operasional dan perkantoran Pelindo III. Tanjung Perak menjadi pintu gerbang pelabuhan untuk wilayah timur. Seiring dengan perkembangan jaman dan teknologi dalam pengembangannya pelabuhan Tanjung Perak menjadi semakin besar dan mempunyai dua fasilitas terminal untuk memudahkan operasional pelabuhan. Fasilitas terminal ada dua yaitu a). Terminal Container dan b) Terminal Konvensional.

Seperti di dalam bidang lain, pelabuhan juga memiliki masalah yang cukup signifikan di masa kemerdekaan. Permasalahan pelabuhan pascakemerdekaan menurut Mulya (2013: 154) adalah kurangnya gudang untuk tempat penyimpanan barang dan fasilitas teknik seperti *crane, forklifts*, transportasi yang menjadi pendukung dari darat ke laut (kereta api atau trem) dan juga sumber daya manusia. Masalah kurangnya transportasi darat ini menyebabkan penumpukan barang di gudang dan kemacetan distribusi barang dari pelabuhan ke pedalaman dan sebaliknya.

Untuk mempercepat pulihnya aktivitas di pelabuhan pemerintah merencanakan untuk realisasi anggaran yakni memperluas dan memperbaiki kadek atau dermaga, jembatan dan gudang-gudang penyimpanan. Secara keseluruhan perencanaan itu untuk semua pelabuhan besar (Tanjung Priok, Tanjung Perak, Belawan, Semarang, Makasar, dan Teluk Bayur) di Indonesia. Pembangunan pelabuhan tergantung pada kebutuhan yang mendesak, sehingga prioritas pembangunan untuk tiap pelabuhan berbeda. Pelabuhan Surabaya mendapat prioritas untuk pembangunan gudang seluas 21.000 m^2 yang dilaksanakan selama

[7] Wawancara dengan Edi Priyanto di Pelindo III Surabaya.pada tanggal 8 April 2016

3 tahun. Perbaikan jalan, aliran listrik dan air, pembangunan perumahan serta pengerukan Kalimas untuk perahu kayu dan perahu baja.

Sudah barang tentu dalam aktivitas pelabuhan maka bidang pelayaran juga menempati unit kegiatan yang penting. Terkait dengan bidang pelayaran sangat berkaitan dengan proses bongkar muat barang perdagangan. Untuk itu fasilitas gudang merupakan kebutuhan mutlak dalam perdagangan laut. Sejak masa kolonial di pelabuhan Hindia Belanda beroperasi perusahaan yang bergerak dalam bidang pelayaran pelabuhan atau *rede* yakni angkutan Bandar (*prauwenveer*), perusahaan pergudangan dan bongkar muat. Perusahaan pergudangan dan bongkar muat atau *veem* bergerak dalam bidang bongkar muat dari kapal ke dermaga, ke gudang, ke kereta api, truk, dan lainnya. Dengan kata lain yang menjadi fokus adalah peralihan barang dagangan dari jalur perairan ke daratan dan sebaliknya. Perusahaan *veem* umumnya juga menyediakan gudang-gudang sebagai tempat penyimpan barang-barang yang belum diangkut ke kapal atau ke berbagai alat angkutan darat. Adapun perusahaan yang lain adalah perusahaan yang bergerak dibidang pengangkutan dan bongkar muat barang yang dibawa dan dari pelabuhan oleh kapal-kapal besar yang tidak bisa berlabuh di dermaga. Dari dan ke kapal-kapal besar tersebut diperlukan armada perahu-perahu kecil sebagai alat angkut berikut dengan sejumlah tenaga kerjanya (Wasino, dkk. 2013: 217).

Untuk kegiatan bongkar muat perusahaan – perusahaan itu juga memiliki pekerja tetap namun juga bisa mempekerjakan tenaga lepas (buruh lepas). Pekerjaan *veem* sepintas terlihat mudah, menyimpan atau mengambil barang di gudang, mengambil atau menyusun barang dikapal serta ke dalam alat angkutan darat, namun semua itu harus dengan ketelitian. Penyimpanan dan pengangkutan atau dengan kata lain semua proses bongkar muat barang dagangan harus dilakukan dengan hati-hati agar barang tersebut tidak rusak. Pada awal Indonesia merdeka perusahaan

veem nasional yang sudah memiliki dermaga dan gudang sendiri adalah *veem* "Djawa – Madura" (Tobing, K. t.t.: 145).

Foto 13: Gudang di kawasan Pelabuhan Tanjung Perak
Sumber Koleksi Tim Peneliti

Foto 14: Deretan gudang di sepanjang Kalimas
Sumber Koleksi Tim Peneliti

Barang-barang ekspor impor maupun barang dagangan yang harus di bongkar muat baik yang akan dikirim oleh eksportir maupun yang akan diterima importir terlebih dahulu disimpan atau diletakkan di gudang sambil menunggu antrian pengangkutan baik

oleh kapal, kereta api maupun oleh truk. Gudang dibedakan dua jenis, yaitu gudang tertutup dan gudang terbuka. Bagi Pelabuhan Surabaya, gudang-gudang hampir tersedia di setiap tambatan di wilayah perairan dalam atau sering disebut sebagai gudang *diepzee*. Selain itu juga terdapat gudang-gudang yang terletak di lini kedua atau sering disebut sebagai Gudang Tengah, (Indriyanto, 2001: 26).

Sementara itu untuk gudang tengah atau gudang yang terletak di lini kedua dapat dibedakan menjadi gudang milik pemerintah berjumlah 36 buah dengan luas mencapai 62.506 m2 dengan kapasitas 300.000 ton, sedangkan gudang milik swasta berjumlah 66 buah dengan luas 86.056 m2 berkapasitas 120.000 ton. Untuk gudang terbuka atau *open storage* berjumlah dua buah dan mempunyai luas 4.628 m2 dengan kapasitas 92 vak (daerah penimbunan barang di tanah terbuka). Kesemua gudang selain gudang *diepzee* ini disebut sebagai Gudang Tengah (Indriyanto, 2001: 26). Adapun penggunaan gudang oleh berbagai perusahaan bongkar muat mengalami fluktuasi setiap tahunnya. Namun demikian rata-rata penggunaan gudang baik untuk gudang *diepzee* maupun Gudang Tengah mencapai 45% setiap tahun. Ini berarti bahwa kebutuhan akan fasilitas pergudangan yang disediakan oleh Pelabuhan Surabaya bisa mencukupi lalulintas bongkar muat barang. Untuk tahun 1970 misalnya, penggunaan gudang *diepzee* mencapai 44,81% dan gudang tengah mencapai 42,17%. Penggunaan gudang oleh perusahaan pelayaran diatur dengan cara sewa berdasarkan luas lahan yang digunakannya. Sistem sewa ini berlaku pula bagi kapal-kapal yang bertambat di semua dermaga (Indriyanto, 2001: 27).

Pada masa nasionalisasi perusahaan-perusahaan Belanda di Indonesia, proses nasionalisasi pelabuhan dilakukan akhir, dibandingkan dengan perusahaan lain. Hal itu karena nasionalisasi pelabuhan membutuhkan anggaran yang cukup besar sedangkan anggaran yang tersedia hanya sedikit. Anggaran itu kemudian dipakai untuk membeli alat-alat yang diperlukan di pelabuhan agar kerja di pelabuhan bisa maksimal dan efisien. Sebab lainnya adalah

kurangnya sumber daya manusia (kekurangan tenaga ahli), sehingga jika dipaksakan bisa mengakibatkan kemunduran kapasitas pelabuhan (ANRI, 1951: 45).

b. Industri Maritim

Tidak kalah pentingnya di dalam dunia maritim adalah bidang perkapalan (*shiping*). Untuk melihat perkembangan sarana dan prasarana perkapalan di Indonesia ada baiknya dilihat sejak pemerintahan Hindia Belanda. Sarana dan teknologi perkapalan pertama kali digagas pada tahun 1822 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda van der Capellen, untuk membangun industri perkapalan. Gagasan tersebut baru terujud pada tahun 1849 berupa pembangunan sarana dan prasarana perbaikan dan pemeliharaan kapal yang berlokasi di daerah Ujung, Surabaya (daerah pelabuhan). Pemerintah Hindia Belanda meresmikan sarana tersebut dengan nama *Marine Etablissement* yang difungsikan sebagai sarana perbaikan dan pemeliharaan kapal Armada Angkatan Laut dan Niaga milik Kerajaan Belanda di Indonesia.

Marine Etablissement termasuk salah lembaga pemerintah dari 19 lembaga yang berada di bawah lingkup kerja *Departement der Marine* (Departemen Angkatan Laut). Meskipun juga bergerak dalam bidang industri kelautan, sejauh berkaitan dengan Angkatan Laut, maka Komandan Angkatan Laut di Surabaya memegang kekuasaan yang tertinggi. Dengan demikian Surabaya pada masa kolonial Belanda merupakan pusat pelabuhan Angkatan Laut Hindia-Belanda (Wasino, dkk, 2014: 169).

Berbicara tentang industri maritim di tanah air tidak bisa lepas dari perjalanan yang dilalui oleh *Marine Etablissement* karena menjadi cikal bakal industri maritim Indonesia. *Marine Etablissement* sebelumnya merupakan lembaga khusus yang mempunyai pabrik/industri kelautan, mesin-mesin uap, dan juga gudang-gudang angkatan laut, *torpedo-atelier*, pembangunan kapal dan *Pyrotechnische workshop*. Ketentuan mengenai pengelolaan dan organisasi *Marine Etablissement* tercantum dalam *Staatsblad* 1913 No. 700, 1916 No. 387, 1917 No. 638, 1918 No. 128 dan

1920 No. 471. Sebagai kepala dari lembaga itu adalah seorang direktur, yang dipilih dari perwira-perwira *Korp Koninklijke Marine* (*Regeeringsalmanak*, 1926: 557). Ia mempunyai kewenangan untuk mengangkat pemuda-pemuda Eropa dan yang lainnya yang sudah dipersamakan untuk bekerja di *Marine Establissement,* melalui pelatihan-pelatihan. Ketentuan pengelolaan *Marine Etablissement* khusus mengenai angkatan laut dapat dilihat dalam *Staatsblad* tahun 1939 No. 80. Sejak tahun 1901 *Marine Etablissement* di Surabaya itu secara berangsur-angsur diperluas, sehingga pada tahun 1913 telah diselesaikan pembangunan satu pelabuhan kapal torpedo. Pada tahun 1921 pangkalan udara angkatan laut Morokrembangan digunakan sebagai basis untuk Dinas Penerbangan Angkatan Laut Hindia-Belanda.

Keberadaan *Marine Etablissement* beralih ke tangan Jepang, tatkala pada tanggal 8 Maret 1942 secara resmi Pemerintah Hindia Belanda beralih ke tangan pemerintah pendudukan Jepang. Penyerahan kekuasaan dilakukan di Kalijati Subang oleh Jenderal Ter Porter kepada Jenderal Hitosyi Immaura. Penyerahan tersebut menandai mengalihan seluruh aktivitas administrasi pemerintahan dan keamanan dari tingkat yang paling tinggi sampai tingkat yang paling rendah. Oleh karena itu *Marine Etablissement* tidak luput dari proses itu dan kemudian juga dikuasai Jepang. Namanya kemudian diganti menjadi *Kaigun-SE 21 / 24 Butai* (Tim Penyusun Buku PT Pal Indonesia, tt: 31).

Tatkala pemerintahan Jepang kalah dari Sekutu, dan Indonesia memproklamasikan diri tahun 1945 sarana perbaikan dan pemeliharaan kapal Angkatan Laut Jepang kembali jatuh dan dikuasai Belanda. Saat itu tentara Sekutu mulai menduduki Surabaya. Basis Angkatan Laut Surabaya hancur seiring dengan berakhirnya penjajahan Belanda. Usaha nasionalisasi bagaimanapun tuntutannya lebih mengemuka dibandingkan dengan usaha untuk merevitalisasi Angkatan Laut. Menteri Pertahanan menjanjikan bahwa nasionalisasi akan selesai hingga tahun 1954,

namun kenyataannya tidak bisa tercapai, sehingga menimbulkan tuntutan antara lain dari Serikat Organisasi Buruh Republik Indonesia (SOBRI). Derasnya arus nasionalisasi akhirnya memaksa Kepala adminstrasi pangkalan laut yang masih dipegang oleh oleh Belanda, van Thiel mengambil pensiun dini (Mulya, 2013: 179) dan galangan kapal itu diambilalih oleh Republik Indonesia. Pemerintah Republik Indonesia kemudian menyerahkan pengelolaan sarana perbaikan dan pemeliharaan kapal tersebut kepada Tentara Nasional Indonesia (TNI) Angkatan Laut dan diberi nama Penataran Angkatan Laut (PAL). Tempat tersebut sekaligus ditetapkan sebagai pangkalan TNI AL. TNI AL mengembangkan PAL menjadi sebuah unit khusus dengan nama Komando Penataran Angkatan Laut (Konatal). TNI AL akan mengembangkan PAL menjadi industri maritim, disamping fungsi utamanya sebagai bengkel perbaikan dan pemeliharaan kapal (Tim Penyusun Buku PT Pal Indonesia, tt: 31).

Komando Penataran Angkatan Laut (Konatal) statusnya diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum) Konatal pada tahun 1978. Dengan demikian PAL bertansformasi menjadi suatu unit kegiatan usaha milik pemerintah. Pemerintah Republik Indonesia kemudian mengeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 4 Tahun 1980 yang mengubah status PAL dari Perum menjadi Persero hingga bernama PT PAL Indonesia Persero sesuai dengan akta nomor 12 yang dibuat oleh notaris Hadi Moentoro, SH.

Presiden Sukarno pada saat berkuasa sangat terobsesi membangun angkatan laut yang kuat. Seiring dengan perkembangan Penataran Angkatan Laut (PAL), armada TNI AL pun terus bertambah. Sejumlah kapal perang didatangkan diantaranya sebuah kapal perang besar semi kapal induk dan diberi nama KRI Irian. Kapal perang buatan Rusia itu pernah menjadi simbol kejayaan Angkatan Laut Indonesia dalam perjuangan merebut Irian Barat dari tangan Belanda. Tatkala pertama kali KRI Irian bersandar di dermaga TNI AL pelabuhan di Surabaya, ribuan

orang mengerumuni dan menyambut kedatangan kapal tersebut. Ratusan murid sekolah di Surabaya diberi kesempatan untuk mengunjungi kapal tersebut (Tim Penyusun Buku PT Pal Indonesia, tt: 32).

Program maritim Sukarno untuk membangun negara maritim yang kuat dan tangguh juga diujudkan dengan membekali para siswa lulusan STM/SMA untuk belajar tentang kelautan dan kedirgantaraan ke luar negeri dengan biaya dari pemerintah. Para siswa yang lolos seleksi kemudian dikirimkan untuk menempuh pendidikan di Belanda dan Jerman. Angkatan pertama para siswa diberangkatkan ke Delf Belanda pada tahun 1950 dan pada tahun 1954 dikirimkan para siswa untuk angkatan kedua. Namun siswa angkatan kedua ini kemudian dipindahkan ke Jerman. Salah seorang yang dikirim ke Jerman itu adalah B.J. Habibie yang kelak menjadi orang penting di PAL dan kemudian juga menjadi orang pertama RI (presiden RI sewaktu presiden Suharto mundur dari jabatan presiden pada tahun 1998). Konsep tentang maritim yang dijalankan oleh Presiden Sukarno pada awal kemerdekaan tersebut belum menggunakan istilah Dunia Maritim Indonesia. Namun demikian konsep itu mengacu pada gagasan dan implementasi yang tegas dan jelas yakni membangun dan memiliki industri maritim yang kuat dan tangguh. Presiden Sukarno pada pembukaan Institut Angkatan Laut (IAL) di Surabaya tahun 1953 berpidato sebagai berikut:

> "…Usahakanlah agar kita menjadi bangsa pelaut kembali. Ya, bangsa pelaut dalam arti yang seluas-luasnya. Bukan sekedar menjadi jongos di kapal. Bukan! Tetapi bangsa pelaut dalam arti yang seluas-luasnya, bangsa pelaut yang mempunyai armada militer, bangsa pelaut yang kesibukannya di laut menandingi irama gelombang laut itu sendiri" (*Demaga*, Edisi 197- April 2015: 14).

Terkait dengan cita-cita dari Presiden Sukarno tentang bangsa pelaut, maka sewaktu Djuanda menjabat sebagai menteri,

Indonesia mengeluarkan pernyataan sepihak tentang wilayah perairan Indonesia yakni semua perairan yang di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau termasuk daratan Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah bagian yang tak terpisahkan dari wilayah yuridiksi Republik Indonesia. Pernyataan yang keluar dari program yang digagas Presiden Sukarno tersebut kemudian terkenal dengan nama *Deklarasi Juanda.* Pernyataan itu tidak serta merta diterima di dunia internasional, dan baru diterima pada tanggal 10 Desember 1982, dan Indonesia meratifikasi pada tahun 1985. Program Deklarasi Juanda menjadi salah satu momentum yang krusial dalam pemerintahan era Sukarno terkait dengan bidang kemaritiman, di luar yang tekait dengan industri maritim dan peningkatan sumber daya manusia yang terkait dengan dunia maritim.

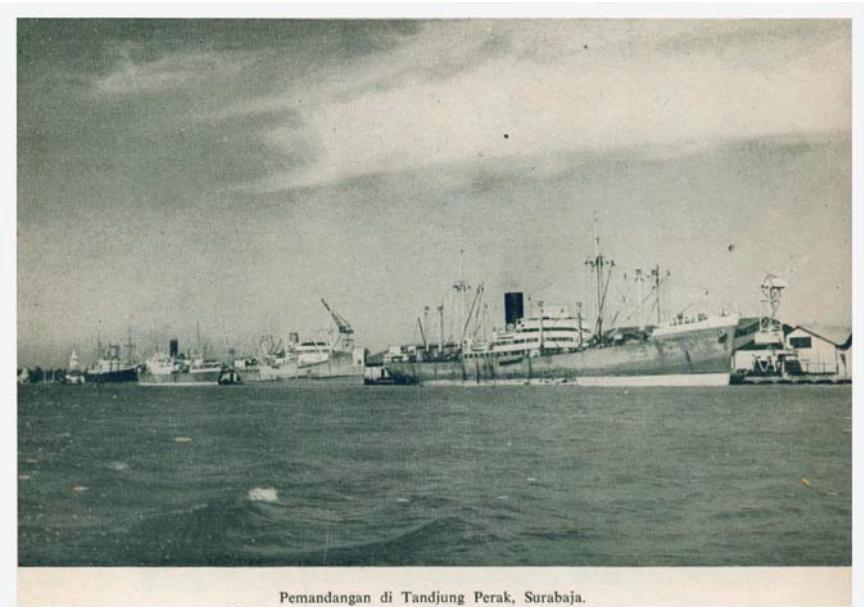
Dalam rangka pengembangan teknologi di Indonesia, pada tahun 1973 Presiden Suharto meminta kepada B.J. Habibie untuk mengembangkan industri dirgantara. Hal senada kemudian juga dilakukan oleh Kepala Staf Angkatan Laut Panglima Komando Pemulihan Keamanan dan Ketertiban Sudomo yang kemudian berniat mengembangkan industri maritim. Permintaan pembuatan kapal itulah yang kemudian membuka jalan bagi PT PAL untuk memulai aktivitasnya kembali dalam pembuatan kapal. Sejak penyerahan kedaulatan, PT PAL hanya berfungsi sebagai pangkalan perbaikan kapal (Hariyati, dkk, 2000: 17-18).

Dengan kapasitasnya sebagai industri pembuatan kapal maka kemudian PAL dilepaskan dari tubuh TNI AL. PAL pun kemudian berbenah diri, penataan lahan dan permukiman milik angkatan laut, serta pembuatan galangan kapal baru. Projek pembangunan tersebut dilakukan dengan dana pinjaman dari pemerintah Jerman sebesat 200 juta gulden. Pada tahun 1980 PAL menjadi perusahaan umum berbentuk Perseroan Terbatas (PT) dengan direktur utama B.J. Habibie. PT PAL di desain oleh Habibie sebagai *center of excellence* dengan memusatkan

aktivitasnya pada pembuatan kapal perang dan kapal niaga melalui transfer teknologi dalam satu lokasi. Jerman menjadi kiblat dalam aktivitas pembuatan kapal di PT PAL (Hariyati, dkk, 2000). Pada 15 April 1985 Presiden Suharto meresmikan PT PAL Indonesia sebagai persero.

Kunjungan pertama B.J. Habibie ke PT PAL Indonesia tahun 1978

Foto 15: Kunjungan B.J. Habibie ke PT.PAL tahun 1978
Sumber: PT. PAL Surabaya, t.t.: 36

Industri maritim dalam bidang perkapalan di Surabaya selain PT PAL yang merupakan metamorphosis dari *Merine Etablissement* juga ada PT. Dok dan Perkapalan Surabaya. PT. Dok dan Perkapalan Surabaya awalnya bernama *Droogdok Maatschappij Surabaya* (DMS) yang berdiri sejak awal abad XX. Pada masa pendudukan Jepang yaitu tahun 1942 – 1945, perusahaan ini berganti nama menjadi *Harima Zozen*. Namun setelah Jepang mengalami kekalahan dalam Perang Dunia II, tepatnya tanggal 17 Agustus 1945,perusahaan ini menjadi milik Pemerintah Republik Indonesia. Namun pada tahun 1945 sampai

dengan tahun 1957, perusahaan tersebut kembali ke tangan Belanda yang namanya diubah kembali menjadi nama awal pada waktu didirikan.

Pada waktu terjadi konfrontasi antara pemerintah Indonesia dengan Belanda yang terjadi pada tahun 1958 telah menyebabkan perusahaan ini berpindah tangan ke pemerintah Indonesia dengan landasan hukum Peraturan Pemerintah No 23, tahun 1958 di bawah pengelolaan B.P.U Maritim. Kemudian Pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah lagi yang menyusul Peraturan Pemerintah sebelumnya yaitu Peraturan Pemerintah No. 109 Th. 1961, tanggal 17 April 1961 dan Perusahaan ini menjadi Perusahaan Negara (PN) dengan nama *PN. Dok Dan Perkapalan Surabaja.* Sejak 1961 saja dari database yang tersedia DPS telah memperbaiki dan membangun lebih dari 600 berbagai jenis kapal, dipesan oleh pelanggan lokal dan asing. Kemudian pada tahun 1963 Galangan yang ada di sebelah PN. Dok & Perkapalan Surabaya yang bernama Galangan Kapal Sumber Bhaita digabung dengan PN Dok & Perkapalan Surabaya berdasarkan atas keputusan Menteri Perhubungan Laut. Berdasarkan keputusan ini juga, nama perusahaan diubah menjadi PN. Dok Surabaja.

Perubahan nama PT Dok & Perkapalan Surabaya tidak terhenti hanya sampai di situ, dengan munculnya kembali Peraturan Pemerintah No. 24 Tahun 1975 PN. Dok Surabaja berganti nama lagi menjadi *PT. Dok Dan Perkapalan Surabaya (Persero).* Peresmian perusahaan ini dilakukan oleh Menteri Perhubungan R.I yaitu Prof. DR H Emil Salim, pada tanggal 8 Januari 1976 berkedudukan di Jl. Tanjung Perak Barat No. 433–435 Surabaya.

Sampai tahun 1970 terdapat 18 perusahaan yang bergerak di bidang industri perkapalan seperti galangan dan perbengkelan kapal. Enam belas diantaranya tergabung dalam Ikatan Industri Perkapalan Indonesia (IPERINDO), yaitu PN Dok Surabaya, PN Kodja Cabang Surabaya, ETMI, CV Areka Raya, PT Salvage Antasena, PT Waisisie, PT Tekad, PT Yakin, PT Djaja Kentjana, PT Intermarine, PT Trisula, CV Laksana Muda, PT Usaha Maritim,

PT Traktor Nasional, CV Usaha Baru, PT Surya Tank Cleaning Co. Sementara dua perusahaan lainnya yang tidak bergabung ke dalam IPERINDO adalah PT Djawimex dan PT Lima Gunung. Semua perusahaan ini mempunyai kantor di daerah pelabuhan di Surabaya.

Foto 16. Pemandangan PelabuhanTanjung Perak Surabaya th. 1965
Sumber: Repro Koleksi Perpustakaan Nasional RI

Berdasarkan Surat Keputusan Presiden RI No. 10 tahun 1984, tanggal 28 Nopember 1984, PT Dok dan Perkapalan Surabaya (PT. DPS) yang semula berada dalam pengawasan/pembinaan Departemen Perhubungan, dialihkan dalam pengawasan/pembinaan Departemen Perindustrian. Selanjutnya pada tahun 1992 dibangun pelabuhan Terminal Petikemas Surabaya yang memiliki kapasitas sekitar 2 juta TEus/tahun. Seiring dengan perjalanan waktu aktivitas perdagangan semakin meningkat yang berdampak bagi pelabuhan, sehingga pelabuhan Tanjung Perak harus terus berkembang. Aktivitas PT DPS. sejak masa kolonial tidak hanya

dalam bidang perbaikan dan perawatan kapal saja. PT. DPS juga memperbaiki mesin-mesin pabrik khususnya pabrik gula yang berada di sekitar Surabaya.

c. Perbaikan Sarana dan Prasarana Pelabuhan

Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya selama masa Pendudukan Jepang sampai pada Perang Kemerdekaan banyak mengalami kehancuran akibat perang. Dermaga Rotterdam dan Amsterdam rusak berat, kompleks *Droogdok Maatschappij Surabaya* (DMS) pun tidak luput dari serangan bom, dan juga di bagian gudang penyimpanan kapal kecil di pelabuhan, dan gudang milik Angkatan Darat. Kemudian saat Jepang berkuasa di Surabaya, aspal jalan yang menuju ke pelabuhan oleh Jepang juga diambil (dikeruk). Sementara itu perbaikan yang dilakukan oleh Jepang terhadap kawasan pelabuhan berupa perbaikan pada dok limbung untuk 3000 ton, 5000 ton dan 14.000 ton (Indriyanto, 2001: 20). Secara umum pemerintah Jepang tidak memiliki komitmen untuk memelihara dan memperbaiki kondisi pelabuhan. Perbaikan yang dilakukan hanya untuk menyokong bidang militer yang menjadi basis kekuatan Jepang.

Kawasan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya pasca kemerdekaan sampai kira-kira tahun 1950 an, perbaikan yang dilakukan hanyalah membersihkan pelabuhan dari sisa-sisa bom yang terapung di laut dan juga sisa-sisa kapal yang ditenggelamkan. Perbaikan fisik yang berat belum bisa dilakukan hal itu karena perbaikan pelabuhan yang rusak sejak masa Jepang dan perang kemerdekaan memerlukan biaya yang cukup besar. Tahun 1950-an hanya mengalami perbaikan kecil 1960 bisa dibilang hanya mengalami perbaikan dan pembangunan fisik seperti perawatan jalan ke pelabuhan, gudang, pembangunan rumah dan jalan-jalan kecil, selokan dan lainnya. Pemasangan pompa listrik di Tambatan Intan tahun (Tobing,t.t: 6). Pada tahun 1963 dibangun saluran pipa minyak untuk kepentingan penyempurnaan tanki penyimpan minyak di Jalan Nilam Timur. Perbaikan agak

banyak baru bisa dilakukan pada tahun 1966-1968, antara lain memperbaiki tembok dermaga di tambatan Jamrud Utara yang terkena bom pada saat Perang Dunia II, perbaikan jaringan air minum, pembangunan perumahan untuk direktur dan kepala bagian pelabuhan juga rehab untuk tambatan minyak (Indriyanto, 2001: 22).

Sampai tahun 1970-an, kompleks Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya mempunyai luas 763 hektar. Dari seluruh luas tersebut terbagi dalam dua kategori yakni luas bagian daratan sekitar 645 hektar dan luas perairan sekitar 118 hektar. Dalam areal daratan berdiri beberapa lembaga baik pemerintah maupun swasta yang memiliki usaha atau kegiatan terkait bidang kepelabuhanan (Indriyanto, 2013: 191). Batas wilayah kerja pelabuhan meliputi bagian darat maupun perairan yang dipergunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan. Dengan begitu di samping wilayah daratan yang meliputi berbagai fasilitas seperti dermaga, gudang (terbuka maupun tertutup), kolam pelabuhan tempat kapal-kapal berlabuh dan perairan luar kolam pelabuhan sampai pada jarak tertentu.

Panjang seluruh dermaga Pelabuhan Surabaya mencapai 5. 359 meter, yang terdiri dari dermaga Jamrud Utara, Jamrud Selatan, Jamrud Barat, Berlian Utara, Berlian Barat, Berlian Timur, Nilam Timur, Tambatan Mirah, Perak dan *Steiger Oil* untuk kapal-kapal Tanker. Selain tambatan-tambatan tersebut, di lingkungan daerah pelabuhan terdapat pula tambatan untuk perahu niaga, yang dapat menampung kurang lebih 100 buah perahu dengan berbagai ukuran, yaitu di sepanjang dermaga Kalimas. Untuk kapal-kapal bermotor yang dioperasikan dalam pelayaran lokal yang berukuran maksimum 350 ton dapat juga bertambat di sepanjang Kalimas tersebut. Adapun panjang Tambatan Kalimas kira-kira 3.500 meter, terhitung mulai muara Kalimas sampai Jembatan Gantung Petekan dengan kedalaman sungai antara 4-5 meter.

Selanjutnya untuk fasilitas tambat bagi kapal-kapal di Pelabuhan Surabaya telah tersedia dermaga dan tambatan untuk

jenis pelayaran yang berbeda. Dermaga Samodra, merupakan tempat bertambatnya kapal-kapal dalam jenis pelayaran internasional atau pelayaran samodra, terdiri dari : Jamrud Utara (1200 meter), Jamrud Selatan (790 meter), Jamrud Barat (210 meter), Berlian Timur (780 meter), Berlian Barat (700 meter), Berlian Utara (140 meter), dan Nilam Timur (930 meter). Kapasitas untuk seluruh dermaga ini kurang lebih mampu menampung kapal-kapal besar sebanyak 13 buah dengan kedalaman air sekitar 9 meter LWS (Saat Air Surut). Selanjutnya untuk bertambat kapal-kapal dalam Pelayaran Nusantara atau Antar Pulau meliputi dermaga: Intan (116 meter), Mirah (200 meter), Perak (140 meter). Kapasitas untuk keseluruhan dermaga ini adalah kurang lebih 30 kapal dengan kedalaman delapan meter. Adapun tempat bertambat bagi kapal-kapal dalam Pelayaran Lokal disediakan dermaga antara lain: Muara Kalimas untuk kapal-kapal kecil (200 meter) berkapasitas empat kapal dengan kedalaman 4 meter. Kemudian untuk bagian tengah Kalimas dipergunakan bagi perahu-perahu dengan panjang 3000 meter berkapasitas kira-kira 100 buah perahu dengan kedalaman antara 3-4 meter. (Indriyanto, 2001: 25).

Terminal kontainer sudah menggunakan teknologi yang lebih maju, sehingga tenaga kerja manusia sudah sangat berkurang, segala operasional sudah menggunakan peralatan modern. Untuk terminal konvensional ada lima yaitu: 1). Terminal Jamrud yang dibagi menjadi 3 yaitu Jamrud utara (pelayaran samudera dan penumpang), Jamrud selatan (untuk pelayaran antara pulau) dan jamrud barat (juga untuk pelayaran antar pulau). 2). Terminal Berlian ada tiga terminal yaitu: Berlian Timur (pelayaran samudera dan *inter land*), Berliar Barat (pelayaran nusantara dan inter land), dan Berlian Utara (pelayaran nusantara dan *inter land*). 3). Terminal Nilam yang dipergunakan untuk bongkar muat barang curah, cair, dan general cargo. 4). Terminal Mirah, untuk pelayaran antara pulau atau *inter land*. 5). Terminal Kalimas, digunakan untuk kapal layar dan kapal fery. Jadi untuk saat ini pelabuhan Kalimas menjadi salah satu terminal yang dikelola oleh Pelindo III,

yang digunakan untuk kapal-kapal tradisional bongkar muat barang-barang antar pulau di wilayah Indonesia.

Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia umumnya berada dihulu sungai seperti yang ada di Kalimas dan Tanjung Perak. Oleh karena itu pelabuhan sering terkena sedimentasi dari lumpur yang dibawa aliran sungai. Di samping itu pelabuhan juga berada di tempat perairan yang dangkal maka sedimentasi menjadi suatu masalah yang harus mendapat jalan keluar. Dalam hal itu maka pengerukan pelabuhan merupakan hal yang tidak dapat dianggap remeh pada perairan dangkal Indonesia. Hingga tahun 1951, Dinas Keruk Negara memborongkan pengerukan kepada perusahaan *Volker.* Hal itu disebabkan pesanan alat keruk dari luar negeri baru akan tiba di Indonesia akhir tahun 1952. Oleh karena itu mesin keruk yang ada hanya tinggal yang mencapai kedalaman 12 meter. Alat itu hanya dimiliki oleh firma Volker, sehingga pengerukan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dilakukan oleh firma tersebut (Mulya, 2013: 157).

Dalam masa kemerdekaan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dalam pembangunannya mengalami beberapa tahapan, yang cukup signifikan. Perkembangan itu dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 9. Perkembangan Pelabuhan Tanjung Perak Tahun 1950-an sampai 1980-an

	Generasi Pertama	Generasi Kedua	Generasi Ketiga
Periode Perkembangan	Sebelum tahun 1960-an	Setelah tahun 1960-an	Setelah tahun 1980-an
Jenis Barang Utama	*Break Bulk Cargo* (muatan lepas)	*Break Bulk* (muatan lepas) dan muatan curah kering/cair	*Bulk* dan *unitisasi,* Petikemas
Perilaku & Strategi	- Konservatif	- Ekspansif	- Berorientasi komersial

Pengembangan Pelabuhan	- Perubahan titik alih dari moda angkutan	- Pusat transportasi, industri dan komersial	
Lingkup Kegiatan	1.) Bongkar muat penumpukan, pelayanan navigasi, tambatan dan daerah perairan	1.) 2.) Transformasi barang, industri yang berkaitan dengan kapal dan layanan komersial perluasan areal pelabuhan	1.) + 2.) + 3.) Distribusi barang dan informasi, aktifitas logistik, terminal dan jaringan distribusi ke daerah belakang
Karakteristik Organisasi	- Terpisah dari aktifitas yang berkaitan dengan pelabuhan - Hubungan antara pelabuhan dengan pengguna jasa informal	- Hubungan erat antara pelabuhan dengan pengguna jasa - Hubungan tak erat dengan aktifitas yang berkaitan dengan pelabuhan - Hubungan tidak erat dengan pemerintah daerah	- Kesatuan masyarakat pelabuhan - Terintegrasi antara pelabuhan dengan perdagangan dan rantai transportasi - Hubungan erat antara pelabuhan dan pemerintah daerah - Perluasan organisasi pelabuhan
Karakteristik Produksi	- Aliran barang - Jasa layanan sederhana - Nilai tambah rendah	- Aliran barang - Transformasi barang - Jasa layanan kombinasi - Peningkatan nilai tambah	- Aliran barang/informasi - Distribusi barang/informasi - Paket jasa layanan beragam - Nilai tambah tinggi

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia (Persero). Referensi Kepelabuhanan Seri 03, Edisi II, Maret, 2009:5

d. Pelayaran dan Perdagangan di Surabaya

1). Pelayaran

Passcakemerdekaan pemerintah Indonesia mendirikan perusahaan Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI). Pendirian perusahaan tersebut untuk memenuhi kebutuhan transportasi di laut. Di samping itu juga untuk menyaingi atau membuat identitas baru di dalam bidang transportasi laut yang selama masa kolonial di dominasi oleh *Koninklijk Paketvaart Maatschappij* (KPM). Secara birokrasi tugas-tugas pada bidang pelayaran masuk dalam ruang lingkup tugas-tugas Jawatan Pelayaran di bawah Kementerian Perhubungan. Jawatan Pelayaran pada masa kolonial bernama *Departement van Scheepvaart*. Menarik untuk melihat mengapa PELNI yang didirikan pemerintah Indonesia dipakai untuk menyaingi dominasi KPM? Hal it tidak bisa dilepaskan dari sejarah KPM yang mulai beroperasi di Hindia Belanda mulai tahun 1891.

Kegiatan KPM hampir menjangkau semua pulau-pulau yang ada di Hindia Belanda dan menjadi penghubung yang efektif antara pedagang lokal dengan pedagang Belanda (Mulya, 2013: 83). Industri pelayaran dianggap penting oleh Belanda karena pelayaran dipakai untuk menjaga komunikasi antar pemerintahan di daerah luar Jawa dengan daerah Jawa sebagai pusat pemerintahan kolonial. KPM memegang pelayaran antarpulau di Indonesia sejak tahun 1891 sampai tahun 1957 dengan mengedepankan aspek jalur trayek, muatan dan kapasitas kapal. Jalur KPM meliputi seluruh pulau di Indonesia baik yang besar maupun pulau kecil serta jalur panjang antarnegara (Subagio, 2005: 42).

KPM tetap beroperasi di wilayah perairan Indonesia walaupun Indonesia sudah memasuki alam kemerdekaan. Hal itu karena proses *joint venture* antara pemerintah Indonesia dan pihak KPM tidak mencapai kata sepakat. Oleh karena itu pemerintah

Indonesia kemudian mendirikan perusahaan pelayaran sendiri yakni PELNI pada tahun 1950.

PELNI dalam perjalanannya memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat belum bisa optimal. Hal itu karena masih ada jalur-jalur transportasi laut yang didominasi oleh KPM. Di tahun ketiga sejak beroperasinya PELNI mengalami kerugian yang cukup banyak yakni 10 juta rupiah dan pada tahun berikutnya membengkak menjadi sebesar 30 juta rupiah. Sementara dalam tahun yang sama KPM mendapatkan keuntungan sebanyak 23,5 juta rupiah (Mulya, 2013: 133).

Kegiatan KPM di Indonesia berakhir tahun 1960 tatkala KPM di nasionalisasi oleh pemerintah Indonesia. Akibatnya 5000 orang tenaga buruh kemudian dialihkan ke PELNI dan masih ada 3000 orang lagi yang belum tertampung di PELNI. Tahun 1960 satus PELNI dari Perseroan Terbatas (PT) diubah menjadi Perusahaan Negara (PN) yang seluruh sahamnya berasal dari pemerintah.

Kondisi umum pelayaran Indonesia sejak kemerdekaan terutama setelah tahun 1952 tidak begitu menggembirakan. Perusahaan Pelayaran Nasional yang ada tidak banyak jumlahnya. Tugas Pelayaran Samodra misalnya, hanya dibebankan pada PT Djakarta Lloyd, kemudian tugas untuk pelayaran interinsular dibebankan kepada PT Pelni. Di samping itu juga disebabkan Indonesia belum memiliki kapal yang cukup untuk memenuhi seluruh pelayaran di Indonesia. Dengan demikian memang terjadi kekurangan armada kapal bagi Indonesia untuk dapat menjalankan fungsi pelayaran dan perdagangannya. Untuk mengatasi hal ini pemerintah melakukan carter dan sewa terhadap kapal-kapal asing selama tahun 1962 saja, sebanyak 114 kapal dicarter ini selama 56 tahun. Kapal-kapal asing yang disewa ini terdiri dari 42% kapal-kapal Panama dan 37% kapal-kapal dari Inggris untuk jumlah waktu carter kapasitas barang, dan selebihnya kapal-kapal asing dari megara-negara lain. Sebenarnya, usaha pemerintah ini dimaksudkan untuk memperbaiki kondisi pelayaran terutama untuk

memenuhi kekurangan kapal (Indriyanto, 2001:40). Jumlah kapal yang melakukan pelayaran di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dari tahun 1966-1970 dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 10. Jumlah Kapal di Berbagai Pelayaran di Pelabuhan Surabaya Tahun 1966-1970

Tahun	**Pelayaran Internasional**	**Pelayaran Intrainsuler**	**Pelayaran Lokal**	**Pelayaran Rakyat**
1966	370	671	375	1.887
1967	419	798	506	3.367
1968	480	889	786	2.555
1969	589	1.048	1.124	2.719
1970	564	1.119	1.044	2.929

Sumber: Statistik Port Administration Tandjung Perak, dalam Angka Tahun, diambil dari Indriyanto, 2001

2). Perdagangan

Pelabuhan Surabaya dalam beberapa hal sama dengan posisi dan peran dari Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Keramaian lalu lintas perdagangan di Pelabuhan Surabaya didukung oleh kegiatan perkebunan dan pertanian di daerah belakang Surabaya seperti daerah Pasuruhan, Sidoarjo, Malang, Mojokerto. Posisi Surabaya yang berada di tepi laut dengan sungai yang dalam dan lebar memberi keuntungan juga karena memudahkan akses menuju ke pelabuhan. Lalu lintas perdagangan yang keluar masuk melalui pelabuhan di Surabaya didominasi oleh gula. Pada awal abad XX, eksport gula yang melalui pelabuhan di Surabaya mencapao 70% dari total eksport, baru kemudian disusul oleh kopi. Berikut ekspor komoditas gula dan kopi dalam perdagangan di Surabaya tahun 1906-1910 (Nasution, 2006: 82).

Tabel 11. Eksport Gula dan Kopi di Surabaya tahun 1906-1910

Tahun	Gula (dalam kg)	Kopi (dalam kg)
1906	473.281.650	2.181.651
1907	499.493.861	2.407.706
1908	503.866.168	4.005.483
1909	524.415.189	1.688.110
1910	560.332.163	2.356.981

Sumber: Nasution, 2006: 82

Dari tabel tersebut tampak bahwa komoditas barang dagangan berupa gula dari tahun ke tahun terus mengalami kenaikan dalam bidang eksport. Pada akhir dasa warsa ketiga abad XX ketika terjadi lonjakan harga gula yang tajam di pasaran dunia, ekspor gula dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya mencapai 80 % dari total ekspor berbagai komoditas perdagangan. Untuk kopi mengalami fluktuasi yang naik turun hal itu karena di daerah Jawa Timur pernah terjadi serangan hama yang menyebabkan tanaman kopi tidak memberikan hasil yang baik. Apabila dari Pelabuhan Tanjung Perak, gula menyumbang nilai ekspor tertinggi maka untuk impor yang melalui Pelabuhan Tanjung Perak pada tahun 1911-1930 didominasi oleh beras, tekstil, besi dan mesin-mesin (Nasution, 2006: 85).

Ramainya perdagangan baik ekspor impor maupun bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak dan Kalimas di Surabaya juga tampak dari kunjungan kapal yang keluar masuk di pelabuhan. Istilah ekspor impor digunakan untuk menunjukkan kegiatan pelayaran samodra atau pelayaran internasional. Bongkar muat merupakan istilah yang dipakai dalam pelayaran nusantara atau pelayaran lokal dan pelayaran perahu. Baik kegiatan ekspor impor maupun kegiatan bongkar muat semua terkait dengan pelayaran yang berlangsung di pelabuhan. Kondisi Pelabuhan

Tanjung Perak sebelum terjadi krisis ekonomi dunia tahun 1930, jumlah kapal-kapal besar yang berlabuh di Surabaya pada tahun 1926 mencapai 1.965 buah kapal. Dari sekian ribu jumlah kapal besar yang masuk ke Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sebagian besar berbendera Belanda.

Depresi ekonomi dunia tahun 1930 membawa dampak dalam dunia pelayaran, karena adanya kenaikan ongkos cukai yang sangat melonjak. Kondisi pelayaran beserta dengan kegiatan perdagangan yang baru menapak untuk bangkit lagi setelah depresi ekonomi kembali terkoyak dengan jatuhnya pemerintahan Hindia Belanda ke tangan Jepang. Dilanjutkan dengan masa – masa yang juga cukup sulit pada saat awal kemerdekaan. Hal itu karena adanya perang kemerdekaan 1945-1949 yang berkecamuk di Indonesia dan Surabaya menjadi salah satu kota yang mengalami masa perang kemerdekaan dengan penuh semangat patriotisme dari warga.

Dasawarsa selanjutnya dari masa kemerdekaan Indonesia masih sibuk dengan urusan nasionalisasi beberapa perusahaan, termasuk perusahaan transportasi dan juga pelabuhan. Beberapa dermaga, dok dan kantor milik perusahaan yang bergerak di bidang maritim yang berada di sekitar Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya baru mulai diperbaiki setelah rusak parah sewaktu perang. Oleh karena itu pelabuhan belum beraktivitas secara normal. Dalam tulisan Indriyanto (2001: 49) disebutkan bahwa aktivitas pelayaran dan perdagangan di Pelabuhan Surabaya mulai terjadi peningkatan saat Indonesia berada di bawah rezim orde baru. Untuk kegiatan bongkar muat melalui pelayaran samudra dan pelayaran nusantara di pelabuhan Surabaya pada tahun 1966-1971 dalam ton adalah sebagai berikut.

Tabel 12. Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya

Tahun	Pelayaran Samudra		Pelayaran Nusantara		Total
	Bongkar	Muat	Bongkar	Muat	
1966	125. 246	411.445	122. 552	215.712	874. 955
1967	317.395	378.827	118.716	213.783	1. 058. 721
1968	419. 829	371.946	135.601	234.226	1.161.602
1969	562.398	486.787	180.377	277.728	1.507.290
1970	578.811	576.58	198.831	506.808	1.861.030
1971	645.556	768.656	286.436	505.764	2.206.412
Jumlah	2.649.235	2.994.241	1.072.51 3	1. 954.021	8.670.010

Sumber. Indriyanto, 2001: 50

Komoditas impor yang masuk melalui Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya pada tahun 1971 meliputi pupuk, semen, tepung, bulgur, aspal dan juga mesin. Sedangkan komoditas ekspor antara lain tetes/ gula, jagung, gaplek .

BAB IV

KEHIDUPAN EKONOMI DAN SOSIAL MASYARAKAT DI SEKITAR PELABUHAN

A. Bidang Ekonomi

Kemajuan Kota Surabaya bertambah pesat tatkala Hindia Belanda pada tahun 1870 berada dibawah dominasi golongan liberal. kota ekspor hasil-hasil perkebunan di Jawa Timur, seperti gula, kopi, kedele, jagung, gaplek, karet, teh, kelapa, kubis, kentang dan sebagainya yang dikirim ke Surabaya. Untuk melayani ini semua, maka Surabaya memiliki beberapa stasiun kereta api, mempunyai pasar-pasar seperti Pasar Pabean, serta Pelabuhan Tanjung Perak sebagai pelabuhan ekspor yang menunjang perekonomian Surabaya. Kehidupan Surabaya secara ekonomis ditentukan oleh perkembangan daerah belakangnya, yaitu daerah produksi pertanian.

Periode ini ditandai dengan munculnya Undang-Undang Agraria dan Undang – Undang Gula. Pada masa itu juga ada pembukaan Terusan Suez yang mengakibatkan perjalanan laut dari Eropa ke Asia makin cepat. Pembukaan investor swasta dalam bidang perekonomian dan perkebunan membuka ruang yang sangat lebar bagi tumbuhnya perekonomian di Surabaya. Perjalanan laut yang semakin cepat juga mengakibatkan arus pelayaran menjadi semakin ramai. Pada gilirannya jumlah orang sipil dari Eropa menuju ke Jawa meningkat.

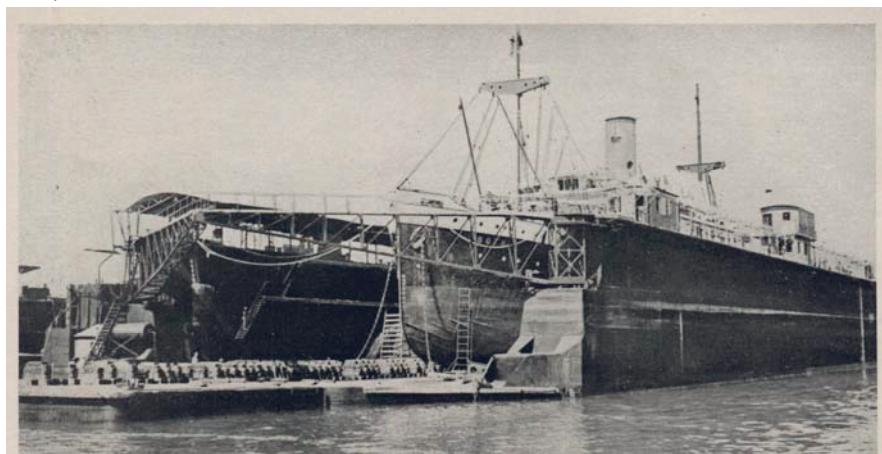
Liberalisasi ekonomi yang membuka ruang yang cukup lebar pada golongan swasta membuka investasinya di Hindia Belanda juga menyebabkan terjadinya mobilitas sosial penduduk dan tenaga kerja ke pusat-pusat perekonomian untuk mencari pekerjaan di luar sektor pertanian. Hal itu terjadi pula di Surabaya dengan indikasi banyaknya penduduk yang melakukan mobilitas ke

daerah-daerah industri, pelabuhan, perkebunan, perusahaan dan lainnya. Pesatnya perkembangan industri dan perkebunan di daerah Jawa Timur juga membawa efek pada perkembangan Pelabuhan Surabaya sebagai tempat arus lalu lintas barang dan manusia. Dengan begitu kelancaran dan kenyamanan dalam hal transportasi juga mendorong munculnya lapangan kerja di sektor itu. Dengan begitu perkembangan pelabuhan juga memicu munculnya mobilitas sosial penduduk dan tenaga kerja. Urbanisasi secara besar-besaran sebagai salah satu bentuk mobilitas sosial, menuju ke kota dan Pelabuhan Surabaya. Dengan begitu mengakibatkan terjadinya pertambahan penduduk di Surabaya.

Peningkatan produksi tanaman ekspor sejak masa Tanam Paksa dan terus berlanjut pada masa liberalisasi ekonomi tentunya membutuhkan adanya sarana transportasi yang baik guna memperlancar pengangkutan (Lamijo, 2000: 73) barang produksi. Pembangunan dan perluasan jaringan transportasi yang menghubungkan antara daerah pedalaman sebagai daerah penghasil tanaman eksport dengan daerah pelabuhan mengalami perkembangan cukup pesat pada periode liberal. Sebagai kota pelabuhan yang menjadi penghubung dengan dunia luar dan daerah pedalaman sebagai produsen pemerintah Hindia Belanda memutuskan untuk membangun jaringan kereta api di Jawa yang kemudian juga sampai di Surabaya.

Surabaya merupakan satu dari sekian banyak kota-kota di Indonesia yang mempunyai fungsi sebagai pusat modal, keahlian, fasilitas, perdagangan, transportasi, pendidikan, dan industri, hal tersebut mendorong sebagian masyarakat dari daerah-daerah di luar Surabaya untuk datang ke Surabaya dengan harapan bisa menjadi pekerja. Pengembangan Pelabuhan Tanjung Perak pada dasa warsa kedua abad XX membawa pengaruh pada sektor lain, seperti dalam bidang sarana dan prasarana transportasi dan perdagangan. Jaringan transportasi dari daerah pedalaman sampai ke daerah pelabuhan sebagai pusat keluar masuknya komoditas bertambah modern dengan munculnya transportasi berupa trem listrik yang sampai ke

daerah Ujung. Pembangunan jaringan transportasi berupa jalur kereta api dan trem di Surabaya yang menghubungkan daerah-daerah pedalaman dengan pelabuhan menjadikan arus perdagangan bertambah cepat dan efisien. Pembangunan jaringan trem uap dan listrik yang membentang dari Mojokerto – Ngoro dan Sepanjang – Wonokromo - Ujung tersebut membuat sebuah simpul pergerakan ekonomi di Surabaya, yakni daerah penghasil – pusat perdagangan – pelabuhan. Jalur tersebut sangat membantu para pengusaha perkebunan yang memerlukan alat transpot yang cepat dan efisien. Dengan adanya jalur trem maka pengangkutan gula dari daerah penghasil menuju pelabuhan di Ujung dapat dilakukan lebih cepat. Para pengusaha gula itu menjalin kerjasama dengan pihak pengelola trem soal pengangkutan gula. Sebelum adanya jalur trem, jalur pengungkutan gula dari daerah penghasil menuju Pelabuhan Surabaya dilakukan dengan melewati jalur sungai (Kalimas) dan melalui jalan darat dengan memakai gerobak (Nurhajarini, 2013). Tranportasi trem juga digunakan oleh para pekerja yang bekerja di sekitar pelabuhan baik sebagai buruh maupun pegawai tetap.

Foto 17. Jalur Trem Listrik Dari Wonokromo ke Ujung
Sumber: H.W. Dick, 2002: 344.

Menurut Handinoto (1996: 123), bahwa dengan semakin berkembangnya Kota Surabaya maka perlu adanya perluasan jaringan kereta api sebagai sarana transportasi dan daya dukung perkembangan Kota Surabaya. Pada tahun 1916 muncul adanya perselisihan antara pihak kereta api dalam hal ini Jawatan Kerata Api dengan pemerintah Kota Surabaya. Persengketaan itu didasari adanya pemikiran tentang perkereta-apian dengan rencana perluasan kota di masa-masa mendatang. Pihak pemerintah merencanakan pembangunan stasiun besar di Wonokromo, dari tempat ini dibuatlah dua jalur yang melingkari Kota Surabaya yaitu jalur timur dan jalur barat, agar tidak melewati tengah kota. Kedua jalur itu akhirnya dapat bertemu di Pelabuhan Tanjung Perak. Berbeda dengan pihak jawatan kereta api yang memprioritaskan adanya perbaikan jalur kereta api yang sudah ada yaitu jalur kereta api yang melintasi Kota Surabaya akan ditinggikan (Handinoto, 1996: 123).

Pembangunan pelabuhan juga menjadi pemicu munculnya gedung-gedung baru dan gudang-gudang di kawasan sekitar pelabuhan. Dengan meningkatnya jaringan transportasi menimbulkan pengaruh sosiologis yang tinggi berupa terjadinya mobilitas sosial penduduk dan tenaga kerja secara besar – besar ke Surabaya. Penduduk sekitar Surabaya yang kehilangan kesempatan mengolah tanah pertaniannya yang disewa oleh para pengusaha perkebunan kemudian melakukan urbanisasi ke Surabaya. Mereka ke Surabaya bekerja sebagai buruh pabrik, kuli pelabuhan, buruh di pembuatan jaringan rel, atau pun bekerja di sektor lainnya di luar pertanian.

Keberadaan *Marine Etablissement* itu membawa dampak positif yang luar biasa bagi kota Surabaya, terutama dalam hal ketenagakerjaan. Perluasan *Marine Etablissement* mendorong perkembangan ekonomi Surabaya sebab pekerjaan untuk pemeliharaan dan reparasi berbagai peralatan dan barang diserahkan kepada perusahaan-perusahaan setempat. Pada akhir tahun 1930 misalnya, sekitar 10.000 penduduk Surabaya bekerja di

Marine Etablissement itu, yang pada saat itu merupakan sekitar 1/8 penduduk yang bekerja. Dari ribuan tenaga kerja tersebut, 200 orang adalah tenaga kerja Eropa dan 3.000 orang tenaga lokal, selebihnya adalah kuli atau buruh lepas. Tugas utama *Marine Etablissement* ini antara lain untuk bertanggungjawab dalam hal pemasangan mercusuar, tong-tong rambu-rambu di perairan pelabuhan, lampu-lampu penerangan, memfasilitasi jalur pelayaran, penyediaan logistik untuk para awak kapal, pengangkutan penumpang di laut, memfasilitasi perjalanan dinas Gubernur Jenderal dan pengaturan perjalanan dinas untuk ekspedisi nasional dan internasional (Wasino, dkk, 2014: 170).

Di samping *Marine Etablissement* ada juga industri galangan kapal yang beroperasi di Surabaya yakni *Droogdok Maatschappij* Surabaya yang merupakan cabang dari Amsterdam. Galangan kapal ini dibangun pada tahun 1915. Pekerja di galangan kapal ini tercatat 66 orang Eropa, 500 pekerja Cina (pekerja tidak tetap) dan sekitar 1.523 pekerja lokal (*Indische Verslag,* 1939: 398).

Kapal „Both" dari KPM sedang diperbaiki diatas suatu droogdok di Tandjung Perak (Surabaja).

Foto 18. Kapal "Both" dari KPM sedang diperbaiki di atas suatu Droogdok di Tanjung Perak Surabaya.
Sumber: Majalah *Dian*, Th 5 No. 4, 1957, hlm. 12-13.

De luchtlijn Batavia — Soerabaja geopend. Het emplacement van de Java-China-Japan-Lijn te Tandjong Perak.
The airline Batavia — Sourabaya just opened. A beautiful view of the quays at Tandjong Perak.

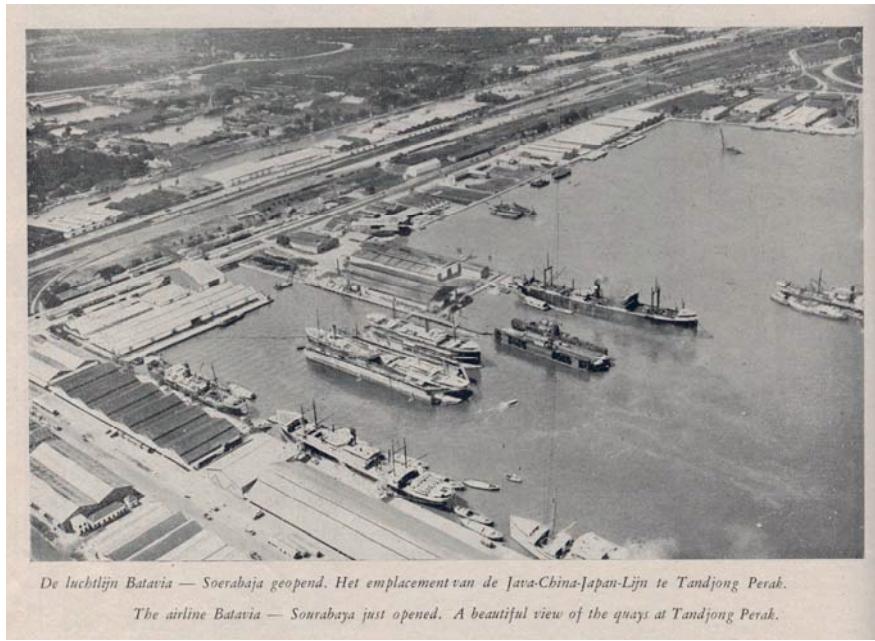



Foto. 19. Jalur Batavia - Surabaya, di *Emplacement* Tanjung Perak.
Sumber: Dian, Th 5 No. 4, 1957, hlm. 12-13.

Industri galangan kapal di Surabaya pada masa Hindia Belanda, namun demikian pada masa pendudukan Jepang, *Marine Etablissement* diusahakan untuk dioperasionalkan lagi, tetapi tidak berhasil sehingga mengakibatkan industri kelautan itu berhenti total. Sebagai penyebabnya adalah situasi Perang Dunia II di Asia dan keteledoran Jepang mengelola berbagai pabrik peninggalan kolonial Belanda. Pada masa pendudukan tentara Jepang atas Indonesia, semua sarana dan prasarana transportasi yang tadinya milik pemerintah Hindia Belanda ataupun milik swasta disita oleh Jepang.

Surabaya dalam pembangunan di sektor maritim didukung oleh letak Pelabuhan Tanjung Perak yang berada pada lokasi yang terlindung dan sangat strategis. Selain Tanjung Perak sebagai pelabuhan yang terkenal sejak dahulu, maka di samping sebelah timur, merupakan pangkalan Armada Angkatan Laut yang terbesar

di Indonesia. Sebagai suatu badan *authority* tersendiri, Administrator pelabuhan menyusun suatu Master Plan pelabuhan Tanjung Perak sendiri yang berpedoman dan selaras dengan *master plan* Kota Surabaya pada umumnya. Surabaya berkembang menjadi pelabuhan utama di Hindia Belanda bersama dengan Tanjung Priok di Jakarta (Anggraini, Devi Kristiana dan Shinta Devi I.S.R, 2013: 65).

" Pelabuhannya baik dan menjadi pusat perdagangan yang aktif. Ia menjadi kota industri yang penting dan pertukaran yang cepat dalam perdagangan gula, teh, tembakau, dan kopi. Ia menjadi kota tempat perlombaan dagang yang kuat dari orang - orang Tionghoa yang cerdas, ditambah arus yang besar dari segala penjuru dunia" (Adam, 1966: 45).

Pesatnya industrialisasi yang terjadi di Surabaya semenjak akhir abad ke-19, menyebabkan arus migrasi dari desa-desa ke kota ini tak bisa dihindari. Terlebih, Pelabuhan Surabaya, sebagai salah satu pelabuhan terbesar di Jawa, pada saat itu membutuhkan tenaga kerja dalam jumlah besar. Pada tahun 1930, sektor transportasi telah menyerap sekitar 9 persen dari jumlah total tenaga kerja di Surabaya, atau sekitar 12.582 orang, dan pelabuhan termasuk dalam mata rantai transportasi (Basundoro,2013: 91). Peluang pekerjaan yang cukup luas menyebabkan Surabaya menjadi salah satu tujuan para pendatang dari berbagai daerah di sekitar Surabaya.

Faktor lain yang menjadi penentu perkembangan Kota Surabaya adalah pertumbuhan ekonomi kawasan *hinterland* yang sangat pesat. Sejak kebijakan Tanam Paksa ditelurkan dan mulai dipraktikkan pada 1830, kawasan *hinterland* Kota Surabaya, yang meliputi kabupaten-kabupaten di keresidenan Surabaya, keresidenan Kediri, dan Keresidenan Pasuruan, adalah kawasan paling subur yang menghasilkan komoditas pertanian paling unggul di Jawa, yaitu tebu. Simpul dari semua perdagangan komoditas pertanian di Timur Jawa adalah Kota Surabaya, karena kota ini memiliki fasilitas pelabuhan paling memadai untuk mengapalkan

komoditas pertanian tersebut ke pasar internasional (Basundoro, 2013 : 28).

Perbaikan prasarana pelabuhan, seperti pembangunan Pelabuhan Surabaya pada tahun 1910 yang tentu saja menyerap banyak tenaga kerja dan perluasan teknologi jaringan transportasi kereta api berupa penggunaan tram listrik di Surabaya setelah 1910, semakin memacu perkembangan Kota Surabaya sekaligus disertai oleh ekses-ekses dari perkembangan tersebut, terutama masalah prostitusi. Hal tersebut terlihat dari kenyataan bahwa praktek-praktek prostitusi di Surabaya tidak lagi hanya berpusat di tiga daerah lokalisai sebagaimana yang telah ditetapkan oleh pemerintah Surabaya pada abad XIX di Sawahan, Bandaran, dan Nyamplungan, tapi semakin banyak tempat-tempat prostitusi bermunculan di Surabaya sebagai akibat lebih lanjut dari tingginya arus urbanisasi sejak dua dekade terakhir abad XIX, seiring perluasan jaringan transportasi yang menghubungkan Surabaya dengan daerah pendalaman maupun kota-kota lainnya. (Lamijo, 2000 : 77-78).

Perkembangan Surabaya banyak tergantung pada perkembangan pelabuhannya dengan kemampuan untuk melayani atau menampung segala kegiatan produksi daerah belakangnya maupun melayani import-import demi keperluan daerah sekitarnya. Oleh karena itu JawaTimur dahulu menjadi daerah produksi yang paling maju, karena adanya sinergi antara daerah produsen dan didukung oleh pelabuhan yang cukup memadai. Sebagai contoh adalah pengangkutan hasil industri tebu, yang banyak terdapat di daerah Mojokerto – Ngoro, yang semula memakai gerobak setelah ada angkutan trem, para pengusaha memakai jasa angkutan ini untuk mengangkut gula ke arah pelabuhan (Nurhajarini, 2013: 462).

Menurut Basundoro (2013: 93) ramainya Pelabuhan Surabaya tidak bisa dilepaskan dari kondisi kawasan daerah sekitar yang subur. Daerah itu (Pasuruan, Mojokerto, Malang) sejak ada UU Agraria tahun 1870 telah dikembangkan menjadi daerah

perkebunan. Salah satu komoditi perkebunan yang terpenting dan diekspor melalui Pelabuhan Surabaya adalah gula. Sejak tahun 1906 eksport gula melalui pelabuhan Surabaya terus mengalami kenaikan, yakni tahun 1906 sejumlah 473.281.650 kg; tahun 1907 menjadi 499.493.861 kg; tahun 1908 naik menjadi 503.866. 168 kg, kemudian tahun 1909 jumlah yang dieksport mencapai 524. 415. 189 kg, dan tahun 1910 naik lagi diangka 560. 332.163 kg. Perkembangan pesat eksport gula dari Pelabuhan Surabaya mulai terkena imbas ekonomi dunia di tahun 1930. Tahun 1930, depresi ekonomi dunia membuat harga gula di pasaran internasional jatuh. Surabaya terkena krisis berkepanjangan lewat peristiwa susul-menyusul yaitu pendudukan Jepang, peristiwa 10 November 1945 yang heroik, inflasi tahun 1950-an dan 1960-an. Dinamika Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya juga dipengaruhi oleh kebijakan pemerintah dalam bidang ekonomi seperti yang tarjadi pada tahun1988 dengan adanya aturan Paket November (Paknov). Program nasional itu berisi tentang pengapalan barang ekspor dan impor melalui pelabuhan laut. Salah satu bentuk implentasi dari kebijakan itu adalah pembentukan institusi Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang berfungsi sebagai bongkar muat umum, bongkar muat kargo dan penerimaan serta pengiriman. Perusahaan ini harus berdiri sendiri tidak boleh menjadi satu dengan perusahaan pelayaran. Hasilnya pada tahun 1993 di Pelabuhan Tanjung Perak terdaftar 80 PBM dan di Tanjung Priok ada 60 PBM. Kebijakan itu diharapkan terjadi kompetisi yang sehat dalam hal bongkar muat dan pelayaran menjadi efisien namun kenyataannya tidak seperti yang diharapkan karena banyaknya PBM yang muncul tanpa kualifikasi yang memadai (Mulya, 2013: 159-160).

Dengan adanya kebijakan-kebijakan yang dilakukan pada masa itu ternyata mempengaruhi kehidupan sosial, ekonomi, dan budaya bagi masyarakat yang berada di sekitar pelabuhan. Pengembangan infrastruktur menjadi pendorong adanya pengembangan kawasan dan menjadikan peningkatan nilai

ekonomi sehingga sangat membantu peningkatan perekonomian masyarakat sekitar.

Pada waktu Kalimas menjadi satu-satunya pelabuhan di Kota Surabaya sudah tentu menjadi satu-satunya pintu keluar masuknya barang dari luar kota ke dalam kota Surabaya. Oleh karena itu tidak mengherankan jika di sekitar pelabuhan Kalimas muncul komunitas-komunitas yang berhubungan dengan kepelabuhanan seperti, bongkar muat, pedagang kaki lima, dan lain sebagainya.

Aktivitas di Pelabuhan Tanjung Perak mengakibatkan kegiatan ekonomi di pelabuhan menjadi tinggi sehingga mobilitas tenaga kerja pun juga tinggi. Hal ini memberikan peluang ekonomis untuk usaha di sektor perdagangan, terutama usaha kecil, yaitu munculnya pedagang-pedagang kecil yang menyediakan kebutuhan makanan, minuman dan lainnya dengan harga yang relatif murah dan terjangkau bagi para pekerja kasar dan buruh pelabuhan atau lainnya.

Setelah kemerdekaan Republik Indonesia berusaha untuk menata berbagai bidang termasuk usaha nasionalisasi terhadap unit kegiatan ekonomi, antara lain nasionalisasi terhadap Pelabuhan Tanjung Perak dan kegiatan lain di sektor maritim yang berlokasi di kawasan pelabuhan (*Marine Etablissement* dan DMS). Projek nasionalisasi belum sampai berjalan dengan tegak, ekonomi Indonesia secara umum telah mengalami kebangkrutan akibat boikot ekonomi yang dilakukan oleh Amerika Serikat dan sekutunya. Sampai saat itu Surabaya belum sempat merumuskan kebijakan pengembangan urban yang mandiri. Tanpa terkendali kota terus menjadi besar dan pada tahun 1950-1966 penduduk Surabaya terus bertambah dari 720.000 jiwa menjadi 1.300.000 jiwa (Santoso, 2006: 149).

Ketika Indonesia berada di bawah kendali pemerintahan orde baru, dan mengalami booming harga minyak, maka Indonesia menjadi terdongkrak ekonominya dengan meningkatnya ekspor minyak bumi. Ekonomi nasional mulai tumbuh dan mendorong

kegiatan perdagangan di dalam negeri. Sebagian besar perdagangan dalam negeri khususnya arus barang dari dan ke wilayah Indonesia Timur dilakukan melalui pelabuhan di Surabaya baik Tanjung Perak maupun Kalimas. Surabaya menjadi kota dagang terpenting untuk perdagangan regional Indonesia Timur. Sektor perdagangan ini memerlukan sekitar 25% dari lapangan pekerjaan. Bersamaan dengan itu kedudukan Surabaya sebagai kota industri juga semakin kuat. Pelabuhan Tanjung Perak sebagai simpul transportasi darat dan laut diperluas dan dimodernisasi sampai mencapai 400 hektar. Galangan kapal juga diperbaiki untuk kenyamanan kapal berlabuh dan efisiensi (Santoso, 2006: 149).

Pelabuhan Tanjung Perak yang berada di pantai dan menjadi cukup besar juga membawa perubahan dampak pada kedudukan pelabuhan sungai yang berada di Kalimas. Apabila Pelabuhan Kalimas yang berada di jalur sungai tadinya juga berfungsi sebagai pelabuhan eksport, maka kemudian kedudukannya bergeser menjadi pelabuhan yang melayani bongkar muat barang untuk perdagangan domestik, antar pulau di Indonesia saja. Kapal-kapal yang bersandar di Kalimas adalah kapal layar dan kapal bermotor . Fungsi pelabuhan antar pulau atau melayani jalur domestik tetap menjadi penting dalam seluruh aktivitas perdagangan di Surabaya. Perdagangan domestic dengan kapal=kalap yang kecil memungkikan kapal-kapal itu menjangkau pulau-pulau yang terpencil yang pelabuhannya hanya bisa dijangkau dengan kapal kecil. Menurut Santoso (2006: 150) dalam perdagangan domestik di Surabaya sebagian besar dikelola oleh orang-orang Bone.

Apabila Pelabuhan Kalimas menjadi pelabuahan lokal, maka Pelabuhan Tanjung Perak menjadi pelabuhan ekspor impor sampai menjangkau Hongkong dan Singapura. Dengan begitu Surabaya bagian utara tetap menjadi pusat perdagangan dengan dua pelabuhan yang masing-masing memiliki spesifikasi yang berbeda. Sebagai akibat dari pesatnya perdagangan di daerah utara dari Kota Surabaya maka kebutuhan akan perkantoran, manufaktur dan

pergudangan juga semakin bertambah. Pada masa perdagangan di Kalimas masih mendominasi semua pelayaran maka di sepanjang Kalimas berdiri gudang-gudang yang deret, semua itu untuk menampung barang komoditi yang akan di bongkar muat.

Menurut kesaksian Imron[1], yang keluarganya sejak awal kemerdekaan terjun dalam bisnis perdagangan, pembuatan kapal dan juga mengurusan jasa pelayaran, tentang Kalimas sebagai berikut.

" Dahulu di sepanjang Kalimas berdiri berderet deret gudang – gudang milik perorangan ataupun firma. Truk-truk yang membawa dan mengangkut barang hilir mudik di Kalimas. Sangat ramai. Banyak tenaga kerja yang mencari penghidupan disini. Juga banyak warung-warung yang melayani keperluan makan minum para buruh pelabuhan. Berbeda dengan kondisi saat ini, truk itu bisa mangkal di Kalimas sini berhari-hari, apalagi kapalnya. Itu menunggu barang dagangan agar penuh dahulu baru kemudian berlayar. Di samping itu juga menunggu air pasang, sebab jika airnya hanya segitu maka kapal tidak bisa berlayar". Gudang-gudangnya sekarang banyak yang tidak terisi barang dagangan, karena sekarang banyak yang diangkut memakai peti kemas". Surutnya perdagangan laut yang memakai jalur pelayaran melalui Kalimas ini juga berdampak pada usaha yang dibangun keluarga kami. Kami dahulu menjadi satu-satunya perusahaan yang bergerak dalam hal pelayaran rakyat. Kami pun memiliki industri kapal sendiri, kami membuat, mendatangkan orang pembuat kapal dari Bone. Kapal kami jual dan kami pakai sendiri. Sekarang pembuatan kapal itu sudah tutup. Zaman jaya jayanya perdagangan disini sekitar tahun 1970 an kami masih memiliki sekitar beberapa kapal dan memilki beberapa perusahaan yang bergerak di bidang administrasi pelabuhan di tanah air antara lain di Kalimantan dan Sulawesi, dan tentu saja juga yang berada di Kalimas Surabaya".

---

[1] Wawancara dengan Imron di Kalimas Surabaya pada tanggal April 2016.

Pada waktu itu di Kalimas terdapat galangan kapal, tempat membuat pertahu atau kapal. Seperti diketahui bahwa pembuatan perahu pengangkut barang berkembang pada petrtengahan abad XIX hingga awal abad ke XX. (Raap, O.J., 2013: 96). Setelah kemerdekaan sampai sekitar tahun 1970 an di Surabaya ada pembuatan kapal secara tradisonal yang lokasinya berada di dekat Kalimas. Galangan kapal tersebut miliki keluarga yang berasal dari Bone (Makassar) dan kemudian menetap di Surabaya. Galangan kapal yang didirikan oleh PT. Mufakat menambah keramaian pelabuhan Kalimas. Perusahaan PT Mufakat merupakan anak perusahaan PT Sepakat yang didirikan oleh kakak beradik dari Makassar yang akhirnya menetap di Surabaya. Sampai sekarang PT Sepakat masih berdiri namun telah berubah aktivitas kegiatannya.

Foto 20. Dok PT Mufakat di tepi Kalimas
Sumber Repro Koleksi pribadi Imron Sofyan

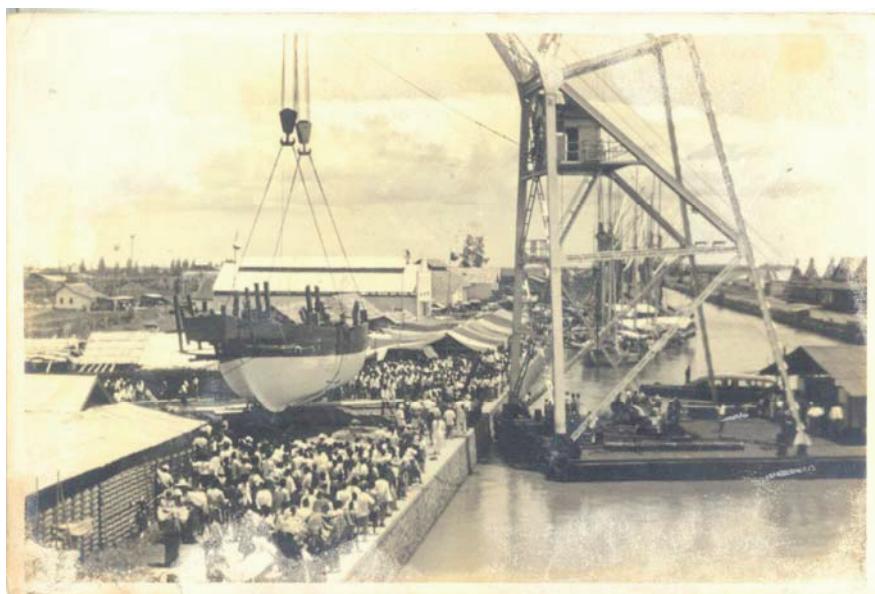



Foto 21 dan 22: Penurunan kapal buatan P.T. Mufakat ke Kalimas
Sumber: Repro koleksi pribadi Imron Sofyan

Mereka membuat kapal-kapal secara tradisonal yang dibuat dari kayu. Jenis perahu yang dibuat disini merupakan perahu yang banyak dipakai untuk mengarungi Sungai Kalimas. Bagian depan kapal diberi tiang layar yang dapat dinaikturunkan, namun layar itu jarang dipaka karena angin di daerah muara Sungai Kalimas tidak menentu. Adapun tukang pembuat kapal atau perahu ini bekerja di galangan kapal di tepi laut. Proses pembuatan kapal dilakukan di galangan kapal yang dikelilingi oleh bendungan (Raap, O.J., 2013: 96). Para tukang pembuat kapal tradisional ini berasal dari Makasar, yang dibantu oleh para pekerja yang berasal dari Jawa. Adanya galangan kapal yang berada di Kalimas ini ternyata juga bisa membantu masyarakat sekitar dari pengangguran dan bisa menambah perekonomian mereka menjadi agak lebih baik.

Pada waktu masa kemerdekaan operasional yang berkaitan dengan Kalimas dilaksanakan oleh beberapa perusahaan perorangan, di bawah pengawasan pemerintah daerah (Direktur Pelabuhan Surabaja). Ada satu perusahaan yang cukup besar yang beroperasi di pelabuhan Kalimas yang berkaitan dengan operasional kepelabuhanan seperti bongkar muat penumpang, barang-barang kelontong, hewan ternak dan lain sebagainya. Perusahaan itu bernama Sepakat yang didirikan oleh Sofyan Karim yang berasal dari Bone, Sulawesi Selatan.

Pada tahun 1946 perusahaan ini bernama NV. Sepakat kemudian pada tahun 1950-an berubah nama menjadi Firma Sepakat. Kemudian pada tahun 1970-an berubah lagi menjadi PT. Sepakat. Perubahan perusahaan ini dilakukan untuk menyesuaikan aturan-aturan yang berlaku pada masa pemerintahan waktu itu. Oleh karena adanya perubahan pengelola dan perubahan kebijakan pemerintah maka PT. Sepakat, sejak tahun 1984-an berubah nama menjadi PT. Sepakat Adiwisesa. Berkat kesuksesan PT. Sepakat, akhirnya bisa mengembangkan sayapnya dengan mendirikan cabang-cabang perusahaan di Banjarmasin, Celukan Bawang dan Banyuasin.

Foto 23. Kantor PT Sepakat
Sumber: Koleksi Tim Peneliti

Bisa dikatakan bahwa PT. Sepakat merupakan cikal bakal perusahaan yang beroperasi di Kalimas. Hingga kini sudah mengalami 3 kali pergantian pimpinan. Setelah yang pertama dipimpin oleh Sofyan Karim sebagai pendiri, kemudian digantikan oleh putra tertua yang bernama H. Juanidi Karim dan untuk saat ini dipegang oleh adiknya yang bernama Imron Sofyan. Pada masa dipimpin oleh Junaidi Karim PT Sepakat mengalami kemerosotan karena tidak disertai manajemen yang baik, akhirnya mengalami kemunduran. Untuk menutup kekurangan-kekurangan operasional maka banyak perahu yang dijual dan akhirnya tidak mempunyai kapal sendiri,

Sejak tahun 1988 setelah dipegang oleh Imron Sofyan PT. Sepakat Adiwisesa hanya menjadi perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa yaitu membantu untuk mengurus adminsitrasi kepelabuhanan misalnya ijin bongkar muat barang, dan lain-lain.

Kemudian menyewakan tempat sebagai kantor bagi perusahaan-perusahaan lain yang .beroperasi di pelabuhan Kalimas, seperti PT. Ichtiar, dan PT. Ansar.

Sejak tahun 1990-an disewa oleh PT Setia Utama dan PT. Hartini. Hal ini disebabkan karean lahan PT. Sepakat cukup besar dan luas, maka daripada tempat itu kosong tidak dimanfaatkan, maka kemudian disewakan, sehingga bisa menambah penghasilan PT. Sepakat itu sendiri yang sudah mulai terpuruk. PT. Sepakat sendiri untuk kantor dan segala operasionalnya hanya menggunakan satu ruangan kecil berukuran 3 x 4 meter.

Foto. 24. Kapal SS Plancius Berlabuh di Tanjung Perak tahun 1929
Sumber: Purwono, N. 2006: 167.

B. Tenaga Kerja Di Pelabuhan

Kehidupan di pelabuhan tidak hanya tergantung dari perdagangan dan pelayaran saja. Namun juga melibatkan berbagai bidang dan berbagai unsur yang satu dengan lainnya sangat berkaitan. Salah satu pihak yang keberadaannya turut memberi dinamika sebuah pelabuhan adalah tentang tenaga kerja. Tenaga kerja tersebut ada yang tetap, maupun tidak tetap. Baik yang

bekerja pada pemerintah, perusahaan swasta yang bergerak di sektor kepelabuhanan maupun sebagai perseorangan yang mengais rejeki di keramaian pelabuhan. Tenaga kerja yang banyak terserap di sektor pelabuhan adalah para buruh. Sejak Pelabuhan Surabaya selesai dibangun dan mulai sempurna pada tahun 1920, peranan buruh atau kuli pelabuhan ternyata semakin menjadi penting. Hal ini terjadi sebagai akibat dari perkembangan perdagangan dan pelayaran sehingga setiap kapal yang akan bongkar dan muat membutuhkan tenaga buruh yang sangat banyak.

Problem yang sering muncul di kalangan buruh dengan para pengusaha adalah masalah upah atau gaji mereka yang sering dianggap oleh para kuli sangat kurang, sementara di lain pihak permintaan akan tenaga buruh terus mengalami peningkatan. Selain itu, pada suasana dan kondisi tertentu jumlah buruh menjadi berkurang tajam terutama pada saat menjelang hari raya bagi penduduk pribumi, dalam hal ini paling mencolok adalah ketika menjelang dan sesudah hari raya Idul Fitri dan pada saat musim panen. Kekurangan buruh ini disebabkan karena sebagian besar mereka pulang ke desanya masing-masing. Dengan demikian sering dijumpai suasana ketika jumlah buruh sedikit sedang kerja bongkar muat tetap atau bertambah maka terjadilah kenaikan upah buruh, karena kelangkaan mereka. Pada tahun 1921, kondisi ini terjadi ketika impor beras melalui pelabuhan Surabaya mengalami peningkatan. Peningkatan upah buruh sebagai konsekuensi kondisi ini oleh para persuahaan dagang dianggap sebagai hal yang merugikan, bahkan mereka mengatakan bahwa upah buruh mengalami kenaikan yang luar biasa. Sebagai contoh misalnya, upah seorang kuli yang membawa sekarung gula dari gudang menuju perahu sebesar f. 0,44 dianggap terlalu tinggi, sehingga kondisi ini jangan terus berlangsung. Ditegaskan oleh mereka upah kuli diatas f. 20 per bulan merupakan hal yang normal (Indriyanto, 2011: 60).

Ada berbagai macam pekerjaan buruh di pelabuhan secara umum, yaitu buruh kapal, buruh dermaga, dan buruh gudang.

Mereka sangat terkait dengan perusahaan perdagangan dan pelayaran. Buruh kapal merupakan buruh yang bekerja di sektor perkapalan, baik sebagai buruh kapal penghela, sebagai ABK, pekerja di galangan kapal, dan bongkar muat barang dari dermaga menuju ke kapal dan sebaliknya. Sementara itu buruh dermaga merupakan pekerjaan mengangkut barang dari dermaga menuju ke gerbong-gerbong kerera api atau ke atas truk untuk dimasukkan ke gudang. Selanjutnya buruh gudang adalah buruh yang membongkar, menurunkan atau menaikkan barang-barang dari gudang ke gerbong atau truk dan sebaliknya menuju ke dermaga. Para buruh ini bekerja berada dibawah pengawasan langsung para mandor, yaitu orang yang mengatur pekerjaan buruh dan upah mereka. Para buruh atau kuli pelabuhan ini bekerja secara seharian atau borongan, sehingga status mereka pun bisa dibedakan dalam dua jenis, yaitu buruh tetap *(vast personel)* dan buruh tidak tetap *(less koeli)*. Mereka bekerja dalam koordinasi dengan perusahaan masing-masing, sehingga ada perbedaan aturan yang dikenakan pada mereka. Itulah sebabnya, nasib dan perlakuan terhadap mereka pun berbeda-beda, dan buruh seakan-akan juga mempunyai perbedaan-perbedaan sebagai akibat tempat kerja mereka yang berbeda.

Para pedagang di Kota Surabaya biasanya bekerja di sektor informal dan menjadi buruh rendahan. Studi John Ingleson mengenai pekerja di perkotaan menyebutkan bahwa sebagian besar kuli angkut dan pekerja kasar lainnya di Surabaya adalah pendatang. Pelabuhan Surabaya yang amat dinamis dengan kegiatan bongkar muat barang-barang ekspor-impor telah memberi peluang pekerjaan yang sesuai dengan kondisi para pendatang yang hanya bisa mengandalkan tenaganya. Dalam tulisan Ingleson yang dikutip oleh Basundoro disebutkan bahwa hampir seluruh pekerja pelabuhan merupakan penduduk yang selalu berpindah-pindah. Secara umum buruh migran yang bekerja di pelabuhan dibayar secara harian dan sangat bergantung pada mandor-mandor

mereka. Banyak sedikitnya muatan juga sangat mempengaruhi upah yang diterima oleh buruh. (Basundoro, 2013 : 97-98).

Pada 17 Agustus 1921 salah satu perusahaan dagang terbesar Belanda di Hindia Belanda, *Handelsvereeniging Amsterdam*, mengadakan pertemuan Sarekat Pedagang Surabaya, yang para anggotanya meliputi semua perusahaan Eropa yang mempekerjakan buruh di Pelabuhan Surabaya. Pertemuan tersebut diadakan untuk mempertimbangkan tindakan kerjasama untuk mengurangi tingkat upah yang dibayarkan kepada para buruh yang bekerja di dermaga (Ingleson, 2013). Pada masa Hindia Belanda kebijakan upah belum diatur oleh pemerintah. Kebijakan upah masih dipegang oleh masing-masing perusahaan dagang, sehingga tidak ada kebijakan yang mengikat yang mengatur masalah upah. Dengan begitu juga tidak ada nilai yang paten membatasi besaran upah.

Umumnya buruh di Pelabuhan Surabaya dipekerjakan secara langsung maupun tidak langsung oleh perusahaan. Penerimaan buruh yang tidak langsung umumnya melalui mandor. Hampir semua pekerjaan yang melibatkan buruh dalam jumlah banyak tidak direkrut secara langsung, tetapi melalui perantara. Para mandor bumiputralah yang menjadi perantara antara buruh dengan perusahaan. Mandor adalah pemilik tenaga kerja, mirip dengan sistem *outsourcing* (tenaga kontrak) di masa sekarang. Rata-rata buruh pelabuhan mendapatkan upah yang jauh dari layak. Berdasarkan data yang dihimpun oleh kantor pusat statistik, rata-rata upah yang diterima oleh para buruh di Pelabuhan Surabaya pada periode 1913-1924 berkisar antara 55 – 88 sen per hari. Dalam satu bulan para buruh memperoleh upah sebesar f. 16.5 - f. 24. Angka itu akan tercapai jika buruh bekerja secara penuh selama 30 hari (Basundoro, 2013 : 98-99). Upah yang rendah sering dirasakan oleh para buruh sebagai hal utama yang perlu diperjuangkan dan ada yang memperjuangkannya. Oleh karena itu seringkali para buruh itu mengadakan pemogokan sebagai bentuk aksi protes untuk meminta kenaikan upah. Dari kondisi seperti itu

para buruh kemudian mendirikan Serikat Pegawai Pelabuhan dan Lautan (SPPL) untuk menyatukan gerak dan langkah dalam memperjuangkan nasib para buruh ini. Kesibukan bongkar muat barang yang melibatkan tenaga kerja para buruh di Pelabuhan Tanjung Perak seperti yang terekam dalam foto 25 berikut.

Foto 25: Bongkar Muat di Rotterdamkade tahun 1930
Sumber: Repro dari Purwono, N. 2006: 171

Awal mula dibentuknya SPPL ini bermula dari diadakannya kongres Serikat Sekerja Pelabuhan dan Lautan dan Serikat Kerja Pengangkutan (transport) yang lain di Surabaya untuk bermusyawarah membentuk SPPL. Kongres diadakan pada tanggal 19 sampai 21 Desember 1925 yang dihadiri oleh 25 orang. Dalam kongres ini disepakati berdirinya sebuah organisasi pekerja yang berbeda-beda dalam lingkup pelabuhan dan transportasi yang

masing-masing mempunyai kebebasan dalam mengurus rumah tangga sendiri, tetapi tunduk pada suatu aturan, asas, dan program SPPL. Selanjutnya Surabaya dijadikan pusat organisasi SPPL ini. Markas atau kantor SPPL berada di Jalan Tambak Bayan No. 21 Surabaya. Dipilihnya Kota Surabaya sebagai markas SPPL karena adanya berbagai alasan, antara lain, bahwa Surabaya saat itu merupakan kota terbesar di Hindia-Belanda, sekaligus menjadi kota perdagangan dan kota armada paling besar. SPPL mempunyai banyak anggota. Untuk Kota Surabaya misalnya, para buruh yang bekerja di *Nederlandsch Lloyd* dan *Rotterdam Llyod* saja diperkiran mencapai 1200 orang. Paling tidak, di tingkat Hindia Belanda jumlah anggota mereka adalah 5.000 orang (Indriyanto, 2001: 65).

Kegiatan ekonomi di pelabuhan tetap menjadi tujuan bagi para pencari kerja yang tidak memiliki ketrampilan secara memadai. Di Pelabuhan Subaya yang menjadi tulang punggung kegiatan di sektor perdagangan, pada tahun 1970 an menurut Indriyanto (2013: 203) kegiatan bongkar buat barang tetap memakai tenaga buruh. Para buruh yang bekerja di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya tersebut dapat dikelompokkan dalam dua kategori yakni buruh tetap dan buruh harian lepas. Sejak tahun 1968 kegiatan para buruh itu diatur dan dicatat oleh Urusan Register Buruh *Port Administration*. Mereka yang akan bekerja sebagai buruh tetap harus melapor dan mendaftarkan diri pada kantor urusan buruh tersebut. Buruh yang bekerja sebagai buruh harian lepas yang tidak terdaftar di kantor itu jumlahnya jauh lebih banyak. Dalam tulisan Indriyanto disebutkan jumlah dalam tahun 1970 jumlah buruh yang terdaftar ada 117.024 orang sedangkan jumlah buruh yang bekerja di pelabuhan total mencapai 1.057.805 orang[2]. Banyaknya tenaga kerja yang terserap di pelabuhan menunjukkan bahwa aktivitas yang ada di pelabuhan menjadi

---

[2] Indriyanto memperoleh angka-angka itu dari laporan *Port Administration* Tanjung Perak, *Mengenal Pelabuhan Surabaya Dewasa Ini Tahun 1972*. (Surabaya, 1972).

lading penghidupan bagi para pencari kerja. Sebuah ilustrasi diberikan oleh Imron yang memberikan kesaksiannya tentang para buruh atau tenaga kerja di pelabuhan

> " banyak sekali orang yang mengais rejeki di pelabuhan, dari yang buruh tetap, atau buruh harian, tukang pijat, jual makanan minuman, sampai yang memiliki usaha seperti yang kami lakukan membuat sebuah usaha pelayaran. Untuk bisa bergabung dalam tenaga kerja di pelabuhan orang kadang rela membayar cukup tinggi kepada para mandor, hanya semata-mata agar bisa diterima bekerja sebagai buruh. Usaha yang kami jalankan ini dahulu juga ramai, sehingga juga memiliki banyak pegawai, namun sekarang sudah banyak yang membuka usaha yang sama di samping itu kegiatan di Kalimas sekarang juga agak lesu. Kapal-kapal banyak yang memakai petik kemas sehingga bongkar muat memakai alat-alat berat, *crane*, naah jadi banyak buruh yang kehilangan pekerjaannya"

Di Kalimas ada beberapa komunitas bongkar muat yang kesemuanya mempunyai induk di bawah perusahaan bongkar muat misalnya PT. Sepakat. Para pekerja bongkar muat ini biasa disebut dengan 'kuli' atau 'kuli pelabuhan'. Kata 'kuli' berasal dari bahasa Tamil (India) yang berarti 'buruh sewaan'. Sebutan 'cooly' menjadi umum di Hindia Belanda dan Inggris, dan kemudian kata ini diangkat oleh banyak bahasa antara lain Melayu dan Jawa. Di masa sekarang kata 'kuli' mempunyai asosiasi kurang baik dan merendahkan. Kuli merupakan pekerja serabutan dengan mengandalkan kekuatan fisik, biasa disebut juga sebagai pekerja kasar dengan gaji kecil.(Raap, O.J., 2013: 152).

Kalimas yang sampai sekarang masih berfungsi sebagai pelabuhan rakyat tetap menjadi ladang penghidupan bagi orang-orang yang bergerak di bidang perdagangan dan pelayaran dengan kapal-kapal kecil dan juga kapal layar, para buruh/ kuli, para penyedia jasa angkutan bermotor dan juga pergudangan. Aktivitas di Kalimas tetap menjadi denyut nadi kehidupan perdagangan di

Surabaya. Foto 26 berikut merekam tentang kegiatan yang berlangsung di Kalimas.

Foto 26. Aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Kalimas 2016
Sumber: Koleksi Tim Penulis

Orang-orang yang menjadi kuli bongkar muat biasanya berdasarkan kekeluargaan atau secara turun-temurun. Mereka ini mempunyai kartu anggota dari perusahaan yang memperkejakannya. Untuk bisa menjadi anggota kuli bongkar muat ini pun tidak mudah, biasanya ada yang membawa masuk ke perusahaan itu. Baik itu anak, saudara maupun tetangga dekat yang ingin bekerja menjadi kuli bongkar muat di pelabuhan. Kuli-kuli pelabuhan ini sebagian besar berasal dari Lamongan, Gresik, Tuban dan Madura.

Oleh karena itulah maka kartu anggota dari perusahaan bongkar muat ini sangat mahal harganya. Memang ada yang memperjualbelikan kartu anggota itu, namun ada pula yang

mempertahankan dan nantinya akan diturunkan kepada anaknya bila mereka sudah tidak kuat lagi bekerja sebagai kuli bongkar muat. Pada tahun 1970-an, ada organisasi yang membawahi para kuli, yang diberi nama 'Yuka' (Yayasan Urusan kepelabuhanan). Organisasi ini berfungsi untuk menjembatani para kuli dengan kapal-kapal yang bersandar di situ agar bisa lebih teratur, tidak saling berebut. Adapun anggotanya hanya yang bekerja di wilayah pelabuhan.

Setelah tahun 1980-an, dengan adanya kontainerisasi maka kuli pelabuhan mulai berkurang, karena ada sebagian besar peralatan modern yang digunakan sehingga tenaga manusia mulai berkurang. Seperti diketahui bahwa saat pelabuhan Tanjung Perak belum dibangun, bangunan gudang berada sangat dekat dengan dermaga, jaraknya kurang lebih hanya 10 meteran. Setelah Tanjung Perak dibangun maka bangunan gudang dibikin agak jauh dari dermaga, hal ini untuk meletakkan peralatan moderen sehingga kegiatan bongkar muat akan lebih cepat dan lancar. Oleh karena itulah maka sebagian tenaga kerja mulai tidak digunakan lagi, sehingga secara tidak langsung terjadi pengangguran.

Para kuli ini kemudian ada yang keluar dan mencari pekerjaan lain di luar pelabuhan, tetapi ada pula yang tetap bertahan dengan resiko volume pekerjaannya berkurang, sehingga pendapatannya pun berkurang pula.[3] Yayasan Urusan Kepelabuhan (Yuka) juga berangsur-angsur mulai tidak berfungsi, banyak anggotanya yang keluar, sampai akhirnya yayasan ini hilang atau bubar karena sudah tidak mempunyai anggota. Selanjutnya untuk urusan bongkar muat semua dikelola oleh TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) yang dikelola oleh beberapa perusahaan.

---

[3] Wawancara dengan Suparman, tanggal 7 April 2016 di Kantor Pelindo III Surabaya

C. Bidang Sosial

Perkembangan pelabuhan Surabaya yang sangat pesat ini, terutama setelah dibangun pada tahun 1910, memiliki dampak sosiologis yang luas berupa terjadinya mobilitas sosial penduduk dan tenaga kerja. Urbanisasi penduduk secara besar-besaran, sebagai salah satu bentuk mobilitas sosial, menuju ke kota dan pelabuhan Surabaya pada gilirannya memacu laju pertumbuhan penduduk Surabaya. Banyak dari mereka yang menjadi kuli pelabuhan, pekerja pada pembuatan jalan raya maupun jalur kereta api, buruh, pedagang, dan sebaginya. Dari kondisi seperti ini, muncullah berbagai permasalahan sosial di Surabaya, seperti menyangkut pekerjaan, perumahan, kesehatan, dan sebagainya. Pada tahun 1925 misalnya, masalah kesehatan membutuhkan perhatian yang serius sebab pada tahun tersebut penyakit pes menjangkiti Surabaya. Di samping itu, masalah sosial lain yang sangat menonjol di Surabaya seiring perluasan jaringan transportasi dan pelabuhan Surabaya adalah menyangkut praktek-praktek prostitusi. Tidak semua para urban tersebut bernasib baik dan dapat pekerjaan seperti yang mereka harapkan, sementara untuk kembali ke daerah asal rasanya mustahil sebab tidak lagi memiliki kesempatan mengolah tanah pertanian mereka karena disewa oleh para kapitalis, sehingga untuk tetap dapat *survive* sebagian dari mereka terjun ke dunia prostutisi (Lamijo, 2000 : 76-77).

Pelabuhan merupakan tempat persinggahan kapal-kapal antar pulau atau pun antar negara, sehingga di tempat ini pasti terjadi interaksi diantara mereka. Interaksi itu bisa melalui perdagangan seperti di warung, di toko kecil, bahkan di tenda jualan, hingga ada yang sudah menjadi langganan. Untuk mencukupi kebutuhan makan sehari-hari di lingkungan pelabuhan ini juga terdapat pedagang kaki lima yang menyediakan makanan. Keberadaan pedagang kaki lima yang bisa masuk berjualan di sepanjang pelabuhan ini tidak bisa siapa saja bisa masuk. Karena hal ini sudah menjadi aturan meskipun tidak tertulis, bahwa yang

bisa berjualan di sepanjang pelabuhan Kalimas adalah mereka yang masih mempunyai hubungan saudara atau pun teman dekat. Jadi para pedagang yang bisa berjualan di sekitar pelabuhan tentu ada yang membawa masuk ke lingkungan pelabuhan. Mereka ini biasanya berjualan nasi lengkap dengan lauk-pauknya, kemudian minuman teh dan kopi, makanan kecil, bahkan kadangkala juga berjualan buah-buahan. Warung-warung kecil ini selain menyediakan makanan dan minuman, kadangkala juga menyediakan makanan ringan, buah-buahan, dan berbagai macam minuman, bahkan sampai pada minuman beralkohol. Oleh karena itu maka tidak mengherankan jika di pelabuhan terkadang banyak ditemukan para pekerja atau buruh yang mengalami mabuk.

Foto 27: Pedagang Kaki Lima di Pelabuhan Kalimas
Sumber: Koleksi Tim Peneliti

Namun demikian kadang ada pula pedagang keliling yang mencuri-curi untuk masuk ke dalam pelabuhan dengan membawa

dagangannya yang diletakkan di sepeda ataupun dengan cara di*sunggi*. Mereka ini tidak berani mangkal, tetapi selalu mobile (bergerak/berjalan) mengitari pelabuhan, dan akan berbenti bila ada yang menghentikan untuk membeli dagangannya.

Mereka ini kebanyakan berasal dari Madura dengan membawa dagangannya berupa nasi pecel, dengan lauk pauknya, misalnya: tahu, tempe, dan kerupuk, sedang untuk minuman biasanya dijajakan dengan memakai sepeda[4] . Orang kota menganggap pekerja asongan sebagai pekerja kaum 'wong desa' dan menuding aktivitas ini berpendapatan rendah. (Raap, O.J., 2013: xvii).

Setelah Tanjung Perak dibangun, tentu saja membawa perubahan bagi masyarakat. Politik pintu terbuka mendorong terjadinya mobilitas penduduk, di wilayah Surabaya terjadi pergerseran tenaga kerja ke pusat-pusat perekonomian untuk mencari pekerjaan di luar sektor pertanian. Mereka memilih bekerja di daerah-daerah pusat perkebunan, industri dan perusahaan. Terlebih lagi setelah pelabuhan tanjung Perak dibuka arus urbanisasi ke kota dan pelabuhan meningkat.(Sugiarti, E. dkk., 2004: 29)

Selain itu warung-warung kecil terkadang juga menyediakan perempuan penghibur, dan untuk selanjutnya diteruskan dengan transaksi seks bila pembeli menghendaki. Adakalanya perempuan penghibur itu adalah pedagang itu sendiri, yang berada di warung dari malam hingga pagi, dan bersedia melayani bila sudah terjadi kesepakatan. Oleh karena itulah maka di kawasan pelabuhan sering terjadi adanya prostitusi.

Menurut Dukut Imam Widodo bahwa pelabuhan Tanjung Perak tidak hanya sekedar sebagai pelabuhan dagang saja akan tetapi bisa dkatakan sebagai pelabuhan cinta. Hal itu karena begitu ada kapal yang merapat di dergama, para awak kapalnya segera turun ke darat. Mereka tahu bahwa di sektiar pelabuhan itu terdapat

---

[4] Wawancara dengan Maryam di Kalimas pada tanggal 10 April 2016.

rumah-rumah bordil yang menjanjikan adanya kenikmatan. Kedatangan para awak kapal itupun disambut mesra oleh penghuninya yang tak lain adalah para wanita penghibur. Para wanita ini biasanya selain menawarkan diri dan agar mendapatkan perhatian dari pengunjung, mereka berpuisi yang kata-katanya cukup menarik:

Tanjung Perak mas,
kapale kobong
Monggo pinarak mas,
kamare kosong

Ungkapan seperti itu menjadi sebuah ungkapan tentang fenomena sosial yang terjadi di sekitar Pelabuhan Tanjung Perak pada masa lalu. Disamping itu di sebelah gudang-gudang yang berada di tepian Kalimas, juga terdapat beberapa bar sebagai tempat minum-minuman keras (Widodo, D.I: 432-443). Di rumah-rumah bordil itu para pengunjung tidak hanya dari orang-orang yang berkaitan dengan aktivitas pelabuhan. Akan tetapi, para napi yang sedang menjalani hukuman di penjara Kalimas pun bisa merasakan nikmatnya berada di rumah bordil itu bahkan dapat bermain cinta sekalipun. Para napi ini biasanya sampai dapat ke tempat itu karena secara sembunyi-sembunyi mendapat "ijin" dari sipir yang bertugas tentu saja dengan jalan menyuap (Widodo,D.I: 308). Gambaran di atas menunjukkan bahwa tempat hiburan pun semakin ramai dikunjungi oleh orang-orang luar pelabuhan.

Prostitusi yang terjadi di pelabuhan Surabaya ataupun prostitusi yang terjadi di Kota Surabaya pada umumnya, secara formal sulit diketahui kapan munculnya. Profesi yang biasa disebut pelacur ini dianggap sebagai profesi tertua di dunia. Di dalam norma masyarakat pekerjaan sebagai pelacur ini merupakan aib bagi keluarga, mereka dianggap mengkhianati agama, oleh karena itulah maka mereka menempatkan diri di luar masyarakat dan kadang menjadi orang yang dikucilkan. (Reggie Baay, 2010: 52).

Di Surabaya tempat-tempat aktivitas prostitusi sebagian besar terdapat di daerah Kota Surabaya, terutama di sekitar Pelabuhan Surabaya dan pusat kota. Dalam penelitian Lamijo (2000: 88) disebutkan tentang persentase penderita penyakit kelamin di kalangan pekerja kapal dan awak kapal angkatan laut Hindia Belanda pada tahun 1909-1912. Di samping itu dan juga penelitian Sugiarti, dkk (2004: 47) yang menyatakan bahwa pristitusi menyebabkan masalah besar dengan berkembangnya penyakit kelamin pada para pegawai sipil maupun militer. Persentasi dan juga jumlah penderita penyakit kelamin serta jumlah yang meninggal akibat penyakit tersebut di Surabaya pada masa kolonial dapat dilihat dalam tabel 13 dan 14 berikut.

Tabel. 13. Persentase Penderita Penyakit Kelamin di Kalangan Pekerja Kapal dan Awak Kapal Angkatan Laut Hindia Belanda (1909-1912)

Tahun	Orang Eropa		Pribumi	
	Siphilis	Kencing nanah	Siphilis	Kencing Nanah
1909	2, 9 %	21, 8 %	2, 1 %	20 %
1910	1, 8 %	13, 4 %	0, 7 %	16, 5 %
1911	2, 9 %	17, 5 %	0, 75 %	12, 7 %
1912	9, 5 %	17, 4 %	3, 9 %	14, 3 %

Sumber: Lamijo, 2000: 88

Tabel 14. Jumlah Penderita Penyakit Kelamin di Sekitar Basis Militer Tahun 1927-1930

Tahun	Jumlah Penderita	Meninggal	Persentase
1927	12. 183	157	1, 23 %
1928	11. 242	139	1, 24 %
1929	12. 707	129	1, 02 %
1930	15. 033	181	1, 20 %

Sumber: Diambil dari Sugiarti, E. dkk (2004: 47)

Perkembangan aktivitas prostitusi yang pesat tersebut, walaupun tidak secara langsung, ternyata juga memiliki dampak terhadap perkembangan fisik atau tata ruang kota Surabaya. Memang, dalam rencana lingkungan dan kota Surabaya pada dekade-dekade awal abad XIX belum terlihat dengan jelas dampak dari aktivitas dan perkembangan prostitusi di Surabaya terhadap tata ruang kota, sebab pada masa-masa tersebut aktivitas dan perkembangan prostitusi di Surabaya belum begitu menonjol, namum memasuki pertengahan abad XIX hal itu mulai tampak jelas. Hal tersebut setidaknya terlihat dari adanya penetapan tiga daerah sebagai lokalisasi resmi yaitu Sawahan, Bandaran, dan Nyamplungan yang letaknya berdekatan dengan pelabuhan dan sekaligus dekat pula dengan pangkalan Angkatan Laut Belanda sehingga lokalisasi tersebut selalu ramai dikunjungi oleh para pelaut dan tentara. Penetapan tiga daerah lokalisasi resmi yang letaknya sangat strategis tersebut tampaknya memang sudah berencana (Lamijo, 2000: 96).

Penetapan tiga tempat lokalisasi resmi itu, selain sebagai suatu bentuk kebijakan tata ruang kota, juga tampak sebagai suatu produk proses politik, terutama proses politik yang ditentukan oleh adanya proses sosial-ekonomi dan perkembangan fisik kota Surabaya. Hal ini disebabkan bahwa dari lokalisasi resmi letaknya sangat strategis itu, berada di sekitar Kalimas yang merupakan jalur utama lalu lintas itu yang menghubungkan pusat kota dengan Pelabuhan Surabaya, pemerintah memperoleh pemasukan uang dari para mucikari sebagaimana telah disebutkan di atas (Lamijo, 2000: 97).

Prostitusi yang ada di Pelabuhan Surabaya ini sejak zaman Hindia Belanda sudah ada. Adapun bentuk prostitusi yang ada di sekitar pelabuhan ini mengacu munculnya peraturan '*Reglement tot wering ven de schadelijk welke vit de prostitutie voortvloeien'*, yaitu pembuatan rumah-rumah bordil untuk tempat konsultasi kesehatan, serta peraturan tanggal 2 Januari 1874 bahwa

pengawasan rumah bordil dilakukan oleh penguasa setempat. (Sugiarti,E. dkk., 2004: 37)

Berdasar pada peraturan tersebut, terdapat 2 (dua) bentuk prostitusi yang ada di Surabaya yaitu 1) Prostitusi yang legal dan resmi yang terinstitusi dan terdaftar. Prostitusi ini berada dalam lokalisasi-lokalisasi yang telah ditentukan oleh pemerintah. Lokasi resmi yang ditentukan oleh pemerintah yaitu daerah Sawahan, daerah Nyamplungan dan daerah Bandaran yang banyak menampung pelanggan dari pelabuhan. 2). Prostitusi yang bersifat terselubung dan liar. Prostitusi jenis ini muncul karena beberapa hal antara lain karena rumah--rumah bordil tidak mampu menampung jumlah pelacur. (Sugiarti, E. dkk., 2004: 37-39). Praktek-praktek terselubung dan liar ini, secara sembunyi-sembunyi banyak dijumpai terutama di sekitar pelabuhan.

Prostitusi liar atau terselubung yang berada di sekitar pelabuhan, seperti di Tandes, Kremil, dan sepanjang kanal Banyu Urip, serta di sekitar stasiun kereta api, juga praktek-praktek prostitusi yang lebih eksklusif orang-orang Cina dan Eropa di pusat kota berdampak pula terhadap struktur tata ruang kota, terutama menyangkut pola pemukimanya. Prostitusi liar di pelabuhan biasanya banyak dijumpai di warung-warung atau kios yang berdekatan dengan pelabuhan. Ada juga yang beroperasi di jalanan. Menurut Simons sebagaimana yang dikutip Sugiarti, E. dkk, prostitusi legal/resmi dan prostitusi liar dapat dijabarkan ke dalam bentuk yang lebih kecil yaitu:1). Pelacur yang mangkal di kedai-kedai kecil yang berdekatan dengan lokasi pelabuhan dan juga di kota pelabuhan; 2). Pelacur yang beroperasi di jalanan, para pelacur ini berasal dari kampung setempat yang banyak dilakukan oleh pelacur-pelacur pribumi; 3) Pelacur di rumah-rumah bordil, di pusat kota milik orang Cina dan Jepang; 4) Lokasi rumah bordil berada di kampung di pinggiran kota.; 5). Jasa pelayanan seks amat terselubung yang diberikan oleh para pembantu rumah tangga, mereka ini adalah perempuan-perempuan lokal; 6). Jasa pelayanan seks yang amat terselubung yang dilakukan oleh para nyonya (ibu

rumah tangga) Belanda yang terkekang; 7). Pelacur warga negara Eropa yang terorganisir di lokalisasi tertentu; 8). Pelacuran homoseksual dan perjantanan. (Sugiarti,E. dkk. 2004: 39-40).

Selain itu arus lalulintas yang keluar masuk pelabuhan secara mudah menjadi salah sebab interaksi antara masyarakat dengan para pekerja pelabuhan. Maraknya prostitusi liar di sekitar pelabuhan walaupun tidak secara langsung turut memberi sumbangan yang menyebabkan munculnya permukiman liar yang juga berada di sekitar pelabuhan.

BAB V
PENUTUP

A. Kesimpulan

Pemindahan lokasi pelabuhan lama (Kalimas) yang berada di muara atau tepian sungai, ke pelabuhan yang baru (Tanjung Perak), didasari oleh alasan karena pelabuhan lama tersebut sudah tidak mampu lagi mengimbangi keberadaan armada kapal-kapal besar yang akan bersandar. Sejak diketemukannya mesin penggerak berupa bahan bakar uap kapal dibangun dalam ukuran yang lebih besar hingga tak bisa dilayani di pelabuhan Kalimas yang belum memiliki fasilitas dan peralatan modern.

Pelabuhan Tanjung Perak yang berada di pantai dibangun oleh pemerintah Hindia Belanda pada awal abad XX. Di kawasan pelabuhan tersebut juga berdiri kantor ataupun pabrik yang berkaitan dengan kegiatan maritim yakni *Marine Etablissement* merupakan lembaga khusus yang mempunyai pabrik/industri kelautan, mesin-mesin uap, dan juga gudang-gudang angkatan laut, *torpedo-atelier*, pembangunan kapal dan *Pyrotechnische workshop*.

Dalam penelitian ini menemukan jawaban mengapa Pemerintah kolonial membangun pelabuhan baru sebagai pengembangan dari Pelabuhan Kalimas. Pemerintah memutuskan membangun pelabuhan baru yang modern karena dapat mengakomodasikan aktivitas perdagangan, pelayaran di Hindia Belanda khususnya. Perluasan dan peningkatan hasil perkebunan di daerah sekitar Surabaya memerlukan sarana transportasi yang lebih modern dan luas, oleh karena itu sebuah pelabuahn yang dapat menampung semua kegiatan perdagangan dalam skala besar tersebut mutlak diperlukan. Salah satu komoditi perkebunan yang terpenting dan diekspor melalui Pelabuhan Surabaya adalah gula. Dukungan *tropical product* dari daerah penyanga Surabaya sangat berperan dalam aktivitas perdagangan di Pelabuhan Tanjung

Perak. Gula sampai dengan masa akhir kekuasaan kolonial memasok cukai terbesar bagi pelabuhan sebab gula mendominasi eksport melalui Pelabuhan Tanjung Perak. Pelayaran yang berlangsung di Pelabuhan Surabaya kebanyakan masih pelayaran antar pulau, walaupun pelayaran internasional juga berlangsung di Surabaya. KPM menjadi salah unsur penting dalam pelayaran di Hindia Belanda, karena menjadi sarana untuk integrasi wilayah.

Pascakemerdekaan pemerintah Indonesia mendirikan perusahaan Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI). Pendirian perusahaan tersebut untuk memenuhi kebutuhan transportasi di laut. Di samping itu juga untuk menyaingi atau membuat identitas baru di dalam bidang transportasi laut yang selama masa kolonial di dominasi oleh *Koninklijk Paketvaart Maatschappij* (KPM). Secara birokrasi tugas-tugas pada bidang pelayaran masuk dalam ruang lingkup tugas-tugas Jawatan Pelayaran di bawah Kementerian Perhubungan. Jawatan Pelayaran pada masa kolonial bernama *Departement van Scheepvaart*.

Sarana pendukung pelabuhan Tanjung Perak adalah pembangunan dermaga yang berada di dekat laut sehingga kapal-kapal besar dapat berlambuh dekat dermaga. Di samping itu juga pembangunan pabrik perkapalan dan reparasi. Pabrik tersebut telah ada di Surabaya sejak awal abad XIX dan awal abad XX. Dukungan *Merine Etablissement Maatschappij* dan *Droogdok Maatschappij* Surabaya yang bergerak dalam industri maritim turut menyokong Tanjung Perak sebagai pelabuhan besar di Hindia Belanda bahkan keberadaan industri maritim itu terus dikembangkan pada masa republik. Industri maritim di Indonesia dimulai dari Penataran Angkatan Laut (PT PAL) yang merupakan transformasi dari *Marine Etablissement.*

Keramaian Pelabuhan Surabaya mengalami masa yang sulit pada akhir masa Hindia Belanda sampai masa-masa awak kemerdekaan. Kerusakan beberapa bangunan akibat bumi hangus baik yang dilakukan oleh pihak Belanda maupun serangan tentara pendudukan Jepang serta tentara Sekutu menyebabkan beberapa

bangunan rusak berat. Praktis pada masa itu Pelabuhan Surabaya bisa dibilang tidak ada perbaikan atau pembagunan fisik yang berarti. Perbaikan yang dilakukan pemerintah Jepang hanya untuk keperluan militernya.

Selama masa kolonial kepelabuhanan (*havenwezen*) pengelolaan dan pengembangannya berada di bawah Departemen *Burgelijke Openbare Werken* (BOW) atau Departemen Pekerjaan Umum serta bentuk usaha pelabuhan atau *bedriftshaven.* Pada masa kemerdekaan, pengelolaan pelabuhan berada di bawah Jawatan Pelabuhan hingga sekarang penjadi PT. Perum Pelindo, dan Tanjung Perak masuk dalam PT. Perum. Pelindo III.Pengelolaan pelabuhan dengan begitu dari masa kolonial sampai kemerdekaan sebagian besar masih tetap berada di tangan pemerintah.

Dibangunnya Pelabuhan Tanjung Perak ternyata bisa menunjang Kota Surabaya menjadi kota terbesar kedua di Indonesia, bahkan sekarang Pelabuhan Tanjung Perak menjadi pintu gerbang Jawa Timur dan Indonesia Timur. Posisinya yang amat strategis ini menjadikan Tanjung Perak bisa berfungsi sebagai pelabuhan modern dan dapat mendukung arus perdagangan lokal, regional, nasional bahkan internasional. Dengan pesatnya industri, perdagangan dan pelayaran di pelabuhan maka banyak tenaga kerja yang terserap di sektor itu, baik sebagai tenaga terampil, buruh tetap maupun buruh tidak tetap. Arus pendatang di Surabaya menjadi cukup besar dan itu juga membuat masalah sosial lain berupa kegiatan prostitusi. Hal itu karena tidak semua tenaga kerja yang masuk ke Surabaya dapat terwadahi dalam sektor ketenagakerjaan.

Surabaya sampai sekarang tetap memiliki dua pelabuhan yakni Tanjung Perak dan Kalimas. Walaupun Pelabuhan yang tadinya berada di Kalimas akhirnya dipindahkan ke Tanjung Perak namun aktivitas Kalimas tetap hidup, yakni untuk kegiatan pelayaran rakyat. Tanjung Perak untuk pelayaran internasional dan regional.

Dalam aktivitas sebagai pelabuahn internasional Pelabuhan Tanjung Perak yang dimasa awal pembangunannya salah satunya untuk menyaingi Singapura ternyata tidak berhasil. Sebab masih banyak kendala baik dalam bidang menegemen maupun sarana dan prasarana.

B. Saran

1. Pelabuhan masih dimonopoli PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo). Monopoli seharusnya dihilangkan, sehingga pelabuhan-pelabuhan bisa berbenah diri. Saat ini, pelabuhan masih menjadi *profit center*, belum dibarengi peningkatan layanan memadai.
2. Pembangunan sarana dan prasarana pendukung sebuah pelabuhan, seperti pabrik galangan kapal; dok, air bersih, gudang, pengerukan pelabuhan Kalimas, jaringan jalan (rel dan jalan raya) harus terus diupayakan agar kegiatan di dan ke pelabuhan dapat lancar.
3. Industri perkapalan lebih dikembangkan
4. Untuk pengembangan Kalimas bisa lebih didayagunakan sebagai pelabuhan sungai (*port river*).
5. Pemerintah memberi perhatian terhadap keberadaan pelayaran rakyat yang hingga kini masih berlangsung di Pelabuhan Kalimas.

DAFTAR PUSTAKA

Atmojo, F.A. S, 1983. Kota-Kota Pantai di Sekitar Madura. (Abad XVII sampai Medio Abad XIX). *Disertasi,* tidak diterbitkan. Fakultas Sastra, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.

Adam, C. 1966. *Bung Karno Penyambung Lidah Rakyat Indonesia.* Jakarta: Gunung Agung.

Anonim, *Ulasan Sedjarah 20 Tahun 1945-1965 Bidang Pemerintahan Perhubungan Laut*. (Tanpa kota dan penerbit serta tahun terbit).

ANRI, 1951. *Laporan Perencanaan Tahun 1851.*

Anggraini, D. K. dan Shinta Devi I.S.R , 2013 " *Industri Di Surabaya Pada Masa Pemerintahan Walikota Soekotjo Tahun 1965-1974" . Jurnal Kesejarahan,* Vol. 3, No.1, Desember 2013.

Asnan, G. 2007 *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera*. Yogyakarta: Ombak.

Baay. R. 2010. *Nyai dan Pergundikan di Hindia Belanda*. Jakarta: Komunitas Bambu.Company Profile Pelabuhan Indonesia III.

Badan Arsip Propinsi Jawa Timur, 2008, *Seri Penerbitan Naskah Sumber Arsip 9B. Transportasi di Surabaya Masa Hindia Belanda Sampai Republik Jilid 2.*Tanpa Kota Terbit: Badan Arsip Propinsi Jawa Timur, 2008.

Basundoro, P. 2013. *Merebut Ruang Kota. Aksi Rakyat Miskin Kota Surabaya 1900-1960 an.* Tangerang Selatan: CV. Marjin Kiri

PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III, t.t. *Company Profile Pelabuhan Indonesia III.* Surabaya: PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III

Demaga, 2015, " Justru Di Laut Kita Jaya". Edisi 197, April 2015.

Departemen Perdagangan Dalam Negeri/Urusan Perdagangan Luar Negeri, 1966. *Pola Perdagangan Perdjuangan Kebidjaksanaan Pemerintah di Bidang Perdagangan dalam Rangka Pelaksanaan Ekonomi Keuangan Tahun 1966 (*Buku Penuntun Perdagangan dalam Rangka Pelaksanaan Ekonomi Keuangan Tahun 1966 No. 1*)*

Departemen Penerangan RI, 1969. *Pelaksanaan Pengamanan Pelabuhan di Wilayah RI*, (Jakarta: Percetakan Negara RI.

Dick, H.W 2006 *Surabaya, City of Work. A Socioeconomic History, 1900 – 2000*. Athens: Ohio University Press.

Djaenuderajad, E. (peny.) 2003. *Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah Di Indonesia.* Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Ditjenbud, Kemerterian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.

Dian, Th 5 No. 4, 1957

Faber, G.H. Von. 1931 *Oud Soerabaia. De Geschiedenis van Indies Eerste Koopstad van de Oudste Tijden tot de Instelling van den Gemeenteraad (1906)*. Soerabaia: N.V. Kon. Boekhandel en Drukkerijen G. Kolff & CO.

___________ 1933 Niew *Soerabaia. De Geschiedenis van Indies Voornamste Koopstad in de Eerste Sedert bare Instelling 1906-1913.* Soerabaia: N.V. Kon. Boekhandel en Drukkerijen G. Kolff & CO.

Handinoto, 1996, *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Surabaya 1870 – 1940*. Yogyakarta: Andi Offset.

Handinoto dan Samuel Hartono, 2007. Surabaya Kota Pelabuhan (‘Surabaya Port City’): Studi tentang perkembangan ‘bentuk dan struktur’ sebuah kota pelabuhan ditinjau dari perkembangan transportasi, akibat situasi politik dan ekonomi dari abad 13 sampai awal abad 21. *Dimensi Teknik Arsitektur Vol. 35, No. 1, Juli 2007: 88 - 99*

“Hari Nusantara: Dari Mitos, Deklarasi Djuanda, UNCLOS hingga Visi Maritim” *Tanjung Perak Pos*, No. 348/XV, Minggu II Januari 2016.

Hariyati, S. dkk. 2000. *Menuju Samodra Lepas: Langkah Menuju Industri Perkapalan Nasional Masa Depan.* Surabaya: PT.PAL.

Husein, S.B. 2010. *Negara di Tengah Kota: Politik Representasi dan Simbolisme Perkotaan (Surabaya 1930-1960).* Jakarta: PMB LIPI bekersama dengan NIOD, Lipi Press.

Indriyanto, 2001. “ Pelabuhan Dan Masyarakat Surabaya 1900-1970”. *Laporan Penelitian.* Semarang: Pusat Penelitian Sosial Budaya Lembaga Penelitian Universitas Diponegoro.

__________, 2013, “ Pelabuhan dan Masyarakat Surabaya” dalam Dhanang Repati Puguh, dkk (editor), *Membedah Sejarah dan Budaya Maritim Merajut Keindonesiaan.* Semarang: Kerjasama antara Program Magister Ilmu Sejarah FIB UNDIP, MSI Cabang Jawa Tengah dan UPT Undip Press.

__________, 2015, *Menjadi Pusat Pelayaran dan Perdagangan Interregional: Pelabuhan Surabaya 1900-1940*. Disertasi, Program Pascasarjana, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada.

Ingleson, J. 2013. *Perkotaan, Masalah Sosial & Perburuhan di Jawa Masa Kolonial.* Depok. Komunitas Bambu.

Jasin, M. 2010. *Memoar Jasin Sang Polisi Pejuang: Meluruskan Sejarah Kepolisian Indonesia.* Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.

Kamaludin, R. 2003 *Ekonomi, Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Kartodirdjo, S. dkk. 1975. *Sejarah Nasional Indonesia II*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

Lamijo, 2000, “ Perluasan Jaringan Transportasi dan Prostitusi di Surabaya, 1852 – 1930”. *Skripsi,* tidak diterbitkan. Yogyakarta: Fakultas Sastra, Universitas Gadjah Mada.

Lapian, A.B. 2008, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke 16 dan 17.* Depok: Komunitas Bambu.

Lawalata, H.A.C, 1981, *Pelabuhan dan Niaga Pelayaran (Port & Operation).* Jakarta: Aksara Baru.

Limbong, B. 2015. *Poros Maritim.* Jakarta: Margaretha Pustaka

Lombard, D , 2000 *Nusa Jawa Silang Budaya*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Margana, S. dkk. 2016. *Sultan Hamengkubuwana VII dan Kedhaton Ambarukmo.* Yogyakarta: Dinas Kebudayaan

Moordiati, 2005. " Masyarakat Kota Dalam Sejarah Surabaya 1930-1950" dalam Freek Colombijn dkk, *Kota Lama Kota Baru. Sejarah Kota-Kota di Indonesia sebelum dan setelah Kemerdekaan*. Yogjakarta: Ombak.

Mulya, L. 2013 *Kebijakan Maritim di Indonesia Masa Kolonial dan Pasca Kolonial.* Thesis (tidak diterbitkan) Program Studi Sejarah. Program Pascasarjana Fakultas Ilmu Budaya, UGM Yogyakarta.

Nasution, 2006. *Perkembangan Ekonomi di Karesidenan Surabaya 1830-1930.* Surabaya. Thesis. Universitas Gadjah Mada.

N.N. 2008. *Transportasi di Surabaya Masa Hindia Belanda Sampai Republik, Jilid 2.*T.K.: Badan Arsip Propinsi Jawa Timur.

Nurhajarini, D. Ratna, 2013. "Trem di Surabaya pada Masa Kolonial sampai Pasca Kolonial", *Patrawidya Vol. 14 No. 3 September 2013.* Yogyakarta. Balai Pelestarian Nilai Budaya Yogyakarta.

Proefstation voor De Java-Suikerindustrie, 1931. Verhandelingen voor de Leden Jaargang 1930. Soerabaja. H. van Ingen

P.T. Pelabuhan Indonesia (Persero), 2009 " Perencanaan, Perancangan dan Pengembangan Pelabuhan" *Referensi Kepelabuhanan Seri 03 Edisi II Maret 2009.*

Purwono, N. 2006. *Mana Soerabaia Koe. Mengais Butiran Mutiara Masa Lalu.* Surabaya: Pustaka Eureka.

__________. ,2011. *Sourabaya Kampung Belanda di Bantaran Jalur Perdagangan Kali Mas.* Surabaya: Badan Arsip dan Perpustakaan Kota Surabaya.

Raap, O.J., 2013. *Pekerdja Di Djawa Tempo Doeloe*. Yogyakarta: Galang Press

___________2015. *Kota di Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia

Reid, A. 2011. *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680 Jilid 1: Tanah di Bawah Angin.* Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

_________________1926. *Regeeringsalmanak voor Nederlandsch-Indie.* Weltevreden: Landsdrukkerij.

Santoso, J. 2006. [*Menyiasai*] *Kota Tanpa Warga*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia dan Centropolis.

Staatsblad van Nederlandsch Indie, No. 700, tahun 1913. Martinus Nijhoff: Lands Drukkerij.

Staatsblad van Nederlandsch Indie, No.387, Tahun 1916. Martinus Nijhoff: Lands Drukkerij.

Staatsblad van Nederlandsch Indie, No. 638 Tahun 1917. Martinus Nijhoff: Lands Drukkerij.

Staatsblad van Nederlandsch Indie, No.471 Tahun 1920. Martinus Nijhoff: Lands Drukkerij.

Staatsblad van Nederlandsch Indie, No. 591, 1924. Martinus Nijhoff: Lands Drukkerij.

Staatsblad van Nederlandsch Indie, No. 80, 1939. Martinus Nijhoff: Lands Drukkerij.

Statistische Berichten der Gemeente Soerabaja, 1932.

Subagio, H. 2005. "Dari NV. Koninklijke Paketvaart Maatschappij ke Pelayaran Nasional Indonesia: Nasionalisasi Perusahaan Pelayaran 1945-1960". Skripsi, Jurusan Ilmu Sejarah, Fakultas Sastra, Universitas Airlangga Surabaya.

Sugiarti, E. dkk. 2004. *Pelacuran Pada Masa Kolonial di Pelabuhan Tanjoeng Perak Soerabaya*. Surabaya: Lembaga Penelitian Universitas Surabaya.

Suprapti dkk., 1994/1995. *Studi Pertumbuhan dan Pemudaran Kota Pelabuhan, Kasus Gilimanuk-Jepara*. Jakarta: Proyek Pengkajian dan Pengkajian Nilai-Nilai Budaya Pusat, Ditjarahnitra, Ditjenbud.

Suwandi dkk. (2002) *Surabaya Dalam Lintas Sejarah (Abad XIII-XX).* Laporan Penelitian Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Propinsi Jatim Surabaya.

Team Kodak X Jatim, 1982, *Peranan Polri Dalam Perjuangan Kemerdekaan Jawa Timur Tahun 1945-1949*. Surabaya: Team Kodak X.

Tim Penyusun Buku PT Pal Indonesia, tt. *Membelah Samudra Mengamankan Nusantara*. PT PAL Indonesia.

Tobing, K. Tanpa Tahun. *Pelabuhan dan Usaha Nasional.* Djakarta. Tanpa Penerbit

Triatmodjo, B. 2015. *Perencanaan Pelabuhan.* Yogyakarta: Beta Offset.

Trisulistyono, S. dkk., 2003. *Simpul-Simpul Sejarah Maritim dari Pelabuhan ke Pelabuhan Merajut Indonesia*. Jakarta: Kemenbudpar.

Veth, P.J. 1882, *Java: Geographisch, Ethnologisch, Historisch.* Harlem: De Erven F. Bohn.

Widodo, I. D. T.T. *Soerabaia Tempo Doeloe. Buku 2.*

Wasino, dkk. 2014, *Sejarah Nasionalisasi Aset-Aset BUMN.Dari Perusahaan Kolonial menuju Perusahaan Nasional.* Jakarta: Kementerian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia.

Wirawan, W.D. 2016. " Revolusi Mental Maritim Indonesia Untuk Menjadi Poros Maritim Dunia" *Dermaga*, Edisi 206 Januari 2016.

Zuhdi, S. 2002, *Cilacap (1830-1942 Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*. Jakarta: KPG Kepustakaan Populer Jakarta.

________, 2013 . (ed). *Simpul-Simpul Sejarah Maritim Dari Pelabuhan ke Pelabuhan Merajut Indonesia.* Jakarta: Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata.

_______ 2015 " Budaya Bahari di Negara Maritim", *Kompas* 14 Desember 2014, halaman 7.

DAFTAR INFORMAN

No	Nama	Umur	Keterangan
1	Imron Syofyan	60 tahun	Pengusaha PT. Adiwisesa
2	Suparman	68 tahun	Bagian Arsip Pelindo III
3	Edi Priyanto	50 tahun	Pegawai Pelindo
4	Akmal	45 tahun	Pegawai PT. Adiwisesa
5	Maryam	51 tahun	Pedagang di kawasan Pelabuhan Kalimas
6	Widi	33 tahun	Bagian Arsip Pelindo III
7	Ahmad Fauzi Abidin	42 tahun	Pegawai Terminal Kalimas
8	Hartoyik	88 tahun	Veteran